

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 02. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Oktober 2019)

zum Thema:

Sind alle gleichwertig oder manche gleicher? (4): U-Bahn

und **Antwort** vom 23. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Okt. 2019)

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. 18/21233
vom 02. Oktober 2019
über Sind alle gleichwertig oder manche gleicher? (4): U-Bahn

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 gleichwohl 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 ist nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele U-Bahn-Stationen gibt es in Berlin und welche U-Bahn-Linien halten dort (Aufschlüsselung pro Bezirk und nach innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes und Kosten des Unterhalts)?

Frage 2:

In welchem Takt fahren dort die U-Bahnen zu Haupt- und Randzeiten (Aufschlüsselung nach U-Bahnlinie, sowie pro Bezirk und nach innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes)?

Frage 3:

Wie viele Kilometer Gleise umfasst das U-Bahn-Streckennetz in Berlin (Aufschlüsselung pro und Bezirk nach innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes)?

Frage 4:

Welche Gleise des U-Bahn-Streckennetzes müssen saniert werden (Aufschlüsselung pro Bezirk und nach innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes sowie nach Umfang, Maßnahme, Jahr und Kosten der Sanierung)?

Frage 5:

Wie viele Kilometer fahren alle Berliner U-Bahnen pro Tag insgesamt (Aufschlüsselung pro Bezirk und nach innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes, werktags und am Wochenende)?

Frage 6:

Was ist die durchschnittliche Wegzeit, die Berlinerinnen und Berliner von Zuhause bis zur nächsten U-Bahn-Station zurücklegen müssen (Aufschlüsselung nach U-Bahnlinie sowie pro Bezirk nach innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes)?

Antwort zu 1 bis 6:

Die Beantwortung der Fragen war der BVG innerhalb der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Frage 7:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 7:

Die vorherigen Fragen zielen analog zu früheren Schriftlichen Anfragen auf den Begriff der „gleichwertigen Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins“ aus dem Berliner Mobilitätsgesetz ab (§ 1 Abs. 1 MobG). „Gleichwertig“ ist jedoch nicht gleichbedeutend mit „gleich“, wie es der Titel der Schriftlichen Anfrage versteht.

Qualitativ wird ein gleichwertiges Angebot über die Setzung von berlinweit gültigen und anzuwendenden Qualitätsstandards, bspw. 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 bspw. der erforderlichen Platzkapazität, abhängig sind.

Ebenso ist in der Angebotsgestaltung entsprechend der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes 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.

Daher kann unter verkehrswissenschaftlichen Kriterien eine Gleichwertigkeit der Angebote nicht bemessen werden, indem man Kennziffern je Bezirk erzeugt wie etwa Gleislänge/Bezirk (Frage 3), die aufgrund der unterschiedlichen Größe der Bezirke keine Aussagekraft hätten. Selbst wenn man diese Kennzahlen auf den selben Nenner brächte, z.B. als „Gleislänge je Quadratmeter Bezirksfläche“ ergäben sich daraus ohne Berücksichtigung zahlreicher weiterer Merkmale wie z.B. Verhältnis der tatsächlichen Siedlungsflächen zur Gesamtfläche, Siedlungsdichte und -struktur, Bevölkerungsstruktur in

den verschiedenen Ausprägungen, keine verwertbaren Aussagen hinsichtlich eines gleichwertigen Mobilitätsangebotes. Das gilt genauso für alle in den Fragen 1 bis 6 abgefragten Zahlen je Bezirk und Lage innerhalb oder außerhalb des S-Bahnringes.

Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass das heutige Netz und die Verteilung bestimmter Verkehrsmittel auch historischen Gründen geschuldet ist, wie am Beispiel der Straßenbahn und U-Bahn sofort deutlich wird. Genauso aber gibt es insbesondere zwischen S- und U-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn sowie Straßenbahn und Bus überlappende Einsatzbereiche und Aufgaben innerhalb der integrierten Berliner ÖPNV-Angebotes, so dass eine Abgrenzung von bloßen Strecken- oder Gleislängen je Verkehrsmittel keinen Bezug hat zur Bewertung der Angebote in Bezug auf die Gleichwertigkeit der Angebote.

Wesentliche Maßstäbe für die Gleichwertigkeit sind die über alle Verkehrsträger gesamthaft beurteilte Erschließungswirkung, also die Einhaltung der Erschließungs- und Verbindungsstandards des Nahverkehrsplans (siehe insb. Kapitel III.1.2 und III.1.4), sowie die an den Attraktivitätsstandards des Nahverkehrsplans (siehe Kapitel III.1.5) gemessene Taktdichte. Hierzu wurde bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage S18-20169 auf die entsprechenden Untersuchungsergebnisse im Nahverkehrsplan 2019-2023 verwiesen.

Berlin, den 23.10.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz