

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 17. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. November 2019)

zum Thema:

Welche Regeln gelten für „Hop-on-Hop-off-Busse“ in Berlin?

und **Antwort** vom 03. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Dez. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
Über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21635
vom 17. November 2019
über Welche Regeln gelten für „Hop-on-Hop-off-Busse“ in Berlin?

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

Frage 1:

Wie viele Anbieter für so genannte „Hop-On-Hop-Off-Busse“/Sightseeing-Busse gibt es derzeit in Berlin?

Antwort zu 1:

Zurzeit gibt es elf Unternehmen, die Stadtrundfahrten als sogenannte Hop-on-hop-off-Touren anbieten.

Frage 2:

Wie viele genehmigte Haltestellen für so genannte „Hop-On-Hop-Off-Busse“/Sightseeing-Busse gibt es derzeit in Berlin? Sind diese Haltestellen allgemein genehmigt oder nur für die Nutzung durch einen bestimmten Anbieter?

Antwort zu 2:

Derzeit sind für diesen Verkehr keine genehmigten Haltestellen gem. § 32 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) eingerichtet. Im Bereich des Hop-on-Hop-off-Sonderlinienverkehrs bestehen nur sogenannte Haltepunkte, die teilweise mit Halteverbotszeichen und einem Zusatzschild, wie „Stadtrundfahrtenbusse frei“, „Busse frei“ oder „Busse im Gelegenheitsverkehr“ versehen sind. Die Sonderliniengenehmigungen werden jeweils mit einem identischen Start- und Endpunkt als Ringlinie genehmigt, die Haltepunkte einschließlich dieser Start- und Endpunkte sind jedoch für alle Stadtrundfahrtenunternehmen gleichermaßen frei benutzbar, sofern sie in der Linienführung mit beantragt wurden. Zusätzlich wurden teilweise Sondernutzungserlaubnisse von den Bezirksämtern für das Abstellen von sogenannten Verkaufsfahrzeugen (in der Regel Kleintransporter) für die einzelnen Unternehmen an den Start- und Endpunkten erteilt.

Frage 3:

Welche rechtlichen Anforderungen müssen für die Zulassung eines Angebots von Hop-On-Hop-Off-Bussen/Sightseeing-Bussen erfüllt werden?

- a. Welche rechtlichen/genehmigungsrelevanten Anforderungen bestehen an die Anbieter solcher Angebote?
- b. Wie, durch wen und nach welchen Kriterien erfolgt die Genehmigung der angebotenen Routen?
- c. Wie können weitere Routen angemeldet/beantragt und zugelassen werden?
- d. Wie, durch wen und nach welchen Kriterien erfolgt die Genehmigung der Haltestellen für solche Angebote?

Antwort zu 3:

Zu a)

Die Hop-on-Hop-off-Stadtrundfahrtenverkehre sind in Berlin als Sonderlinienverkehr nach § 43 i. V. m. § 2 Abs. 6 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) genehmigt. Hierbei müssen die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 PBefG erfüllt sein.

Zu b)

Dem Antrag an das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung ist eine Übersichtskarte mit der beabsichtigten Streckenführung beizufügen. Die Genehmigung der Routen erfolgt durch das LABO in Zusammenarbeit mit der Verkehrslenkung Berlin sowie den Bezirken (örtlicher Straßenbaulastträger) und dem Aufgabenträger in Berlin. Diese werden im Rahmen der Anhörung nach § 14 PBefG am Verfahren beteiligt und haben das Recht, Stellungnahmen abzugeben, die von Seiten der Genehmigungsbehörde in ihrer Entscheidung nach pflichtgemäßen Ermessen berücksichtigt werden.

Zu c)

Neue Routen können als neuer Linienverkehr bzw. als Änderung der Streckenführung beim LABO als Genehmigungsbehörde beantragt werden. Sofern die unter 3a) genannten Voraussetzungen vorliegen und das unter 3b) beschriebene Anhörungsverfahren nach § 14 PBefG erfolgreich durchgeführt worden ist, wird der Antrag genehmigt.

Zu d)

Wie bereits in Antwort 2 beschrieben, handelt es sich bei den derzeit genehmigten Stadtrundfahrtverkehren um Haltepunkte, und nicht um Haltestellen im Sinne des § 32 BOKraft. Sie sind Bestandteil der zu beantragenden und zu genehmigenden Streckenführung gemäß Antwort 3b).

Frage 4:

Welches Potenzial sieht der Senat für touristische Angebote mit Hop-On-Hop-Off-Bussen/Sightseeing-Bussen in den Außenbezirken? Wird der Senat dazu Initiativen ergreifen?

Antwort zu 4:

Der Senat begrüßt alle Bestrebungen, dezentrale touristische Attraktionen auf nachhaltige Weise verkehrsmäßig zu erschließen. Dazu kann neben den Linien des öffentlichen Nahverkehrs auch der Einsatz privater sogenannter Hop-on/Hop-Off-Busse oder von Sightseeing-Bussen beitragen, sofern diese emissionsarm sind. Aus Branchenkreisen wird hierzu darauf hingewiesen, dass zunächst der Bedarf für eine perspektivisch rentable Linienführung erkennbar werden muss. Der Senat fördert das Marketing dezentraler Attraktionen als wesentliche Voraussetzung für höhere Bedarfe in den Außenbezirken. Private Investitionen für neue Linienführungen und Angebote folgen einem wachsenden Bedarf. Hiervon losgelöste Initiativen würden keine Effekte erzielen.

Frage 5:

Welche Emissionsanforderungen müssen die Hop-On-Hop-Off-Busse/Sightseeing-Busse für die Einfahrt in die Umweltzone und für die Durchfahrt der künftig bestehenden Straßenabschnitte mit Dieselfahrverboten erfüllen?

Antwort zu 5:

Hinsichtlich der Emissionsanforderungen für die Einfahrt in die Umweltzone wird auf die Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/17556 vom Januar 2019 verwiesen. Für die Durchfahrtsverbote für Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euro 5 gilt für die Hop-On-Hop-Off-Busse/Sightseeing-Busse wie für andere betroffene Dieselfahrzeuge die Regelung „Anlieger frei“ ohne weitere Sonderregelungen. Busse, die mit einem Stickoxidminderungssystem mit Zertifizierung durch das Kraftfahrt-Bundesamt nachgerüstet sind, sind von dem Verkehrsverbot ausgenommen.

Frage 6:

Wie, durch wen und in welchen Abständen werden die Emissionen und die Fahrtüchtigkeit der Hop-On-Hop-Off-Busse/Sightseeing-Busse überprüft?

Antwort zu 6:

Bei Hop-On-Hop-Off-Bussen/Sightseeing-Bussen handelt es sich um untersuchungspflichtige Fahrzeuge gemäß § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Diese Fahrzeuge unterliegen nach Maßgabe der Anlage VIII in Verbindung mit Anlage VIII a StVZO in regelmäßigen Zeitabständen der Pflicht zur Durchführung einer Hauptuntersuchung und einer Sicherheitsprüfung. Bei einer Hauptuntersuchung werden die Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit, ihre Umweltverträglichkeit sowie auf Einhaltung der für sie geltenden Bau- und Werkvorschriften untersucht. Die Sicherheitsprüfung umfasst eine Sicht-, Wirkungs- und Funktionsprüfung des Fahrgestells und Fahrwerks, der Verbindungseinrichtung, Lenkung, Reifen, Räder und Bremsanlage des Fahrzeugs.

Hauptuntersuchungen werden von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer (aaSoP) einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr oder von einem Prüfenieur (PI) einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation durchgeführt. Die Untersuchung der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs kann als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung von einer hierfür amtlich anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durchgeführt werden. Sicherheitsprüfungen werden von hierfür amtlich anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten oder von aaSoP oder PI durchgeführt.

Der Zeitabstand für die Durchführung der regelmäßigen Hauptuntersuchung für diese Fahrzeuge beträgt 12 Monate. Der Zeitabstand für die Durchführung der regelmäßigen Sicherheitsprüfung beträgt im 2. - 3. Zulassungsjahr 6 Monate nach der letzten Hauptuntersuchung, ab dem 4. Zulassungsjahr alle 3 Monate nach der letzten Hauptuntersuchung.

Die Polizei Berlin bezieht solche Busse in ihre Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung mit ein. Insbesondere die fachlich spezialisierten Dienstkräfte des Begleitschutz- und Verkehrsdienstes in der Direktion Einsatz (Dir E BVkD) überprüfen im Rahmen der Streifendienste und bei Einsätzen zur Kontrolle des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs regelmäßig auch den technischen Zustand der Fahrzeuge. Eine

statistische Erfassung zur Häufigkeit der polizeilichen Kontrollmaßnahmen im Zusammenhang mit Sightseeing-Bussen erfolgt nicht.

Frage 7:

Unter welchen Voraussetzungen ist es möglich, Busse mit überhöhten Emissionen, z.B. sichtbaren Rußwolken, aus dem Verkehr zu ziehen? Ist dies bereits in konkreten Fällen geschehen?

Antwort zu 7:

Wie auch bei anderen Fahrzeugen können im Falle der Feststellung relevanter technischer Mängel im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten Weiterfahrtuntersagungen zur Gefahrenabwehr oder die Erstellung von technischen Sachverständigengutachten zur Beweissicherung polizeilich angeordnet werden. Solche Maßnahmen können beispielsweise dann notwendig sein, wenn deutlich sichtbare Abgase, eine erhebliche Geräuschentwicklung der Abgasanlage oder der Verlust von Betriebsmitteln wie Kraftstoff oder Öl zu registrieren sind. Unabhängig von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr oder Beweissicherung werden Mängelberichts- und Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. In den vergangenen Jahren wurden auch wiederholt bei Sightseeing-Bussen o. g. Mängel festgestellt und entsprechend geahndet. Nach Einschätzung der Polizei Berlin sind jedoch die Beanstandungsquoten bei Kraftomnibussen deutlich rückläufig. Dies ist vor allem auf erneuerte Fahrzeugflotten sowie intensivierete Bemühungen zur technischen Wartung zurückzuführen.

Frage 8:

Wie wird die ordnungsgemäße Abführung von Steuern und Abgaben der Busunternehmen nachgehalten? Sind dafür technische Maßnahmen geplant, z.B. die Vorgabe elektronischer Tickets oder der Einsatz von Fiskaltaxametern?

Antwort zu 8:

Die Berliner Steuerverwaltung überprüft sämtliche Steuerfälle, so auch Busunternehmen, unter Abwägung aller steuerlichen Risikogesichtspunkte im Rahmen des allgemeinen Besteuerungsverfahrens durch den Innendienst der Finanzämter, ggf. durch eine Außenprüfung oder steueraufsichtliche Maßnahmen (Aufdeckung unbekannter Steuerfälle).

Die Einführung elektronischer Tickets sowie der Einsatz von Fiskaltaxametern o.ä. sind nicht geplant.

Frage 9:

Inwieweit ist das Fahren der Hop-On-Hop-Off-Busse/Sightseeing-Busse mit sehr stark reduzierter Geschwindigkeit oder deren Halten bzw. Parken vor Sehenswürdigkeiten zulässig, durch das diese verdeckt werden?

Antwort zu 9:

Nach § 3 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen Kraftfahrzeuge ohne triftigen Grund nicht so langsam fahren, dass sie den Verkehrsfluss behindern. Tritt keine Behinderung auf, ist ein langsames Fahren von Sightseeing-Bussen nicht zu

beanstanden. Die mit dem Verbot des Langsamfahrens ohne triftigen Grund verbundene Behinderung muss nach geltender Rechtsprechung konkret und mit einer deutlichen Geschwindigkeitsdifferenz verbunden sein.

Die Ziele der StVO als Teil des Gefahrenabwehrrechts sind die Aufrechterhaltung eines flüssigen Verkehrsablaufes, die Gewährleistung der Ordnung im Verkehrsraum und die Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen. Das Verdecken von Sehenswürdigkeiten durch das Halten oder Parken von Sightseeing-Bussen stellt einen rein ästhetischen Aspekt dar, welcher weder gesetzliche Halt- oder Parkverbote noch eine Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen rechtfertigt, die ein solches Verhalten unterbinden würden.

Berlin, den 03.12.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz