

19. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 22. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2022)

zum Thema:

**Potentialgebiete für bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote**

und **Antwort** vom 04. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Aug. 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12672**

**vom 22.07.2022**

**über Potentialgebiete für bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) und den VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben werden.

Frage 1:

Welche Gebiete eignen sich nach Auffassung des Senats und der BVG als Potenzialgebiete für bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote? Bitte um Nennung der konkreten Potenzialgebiete.

Antwort zu 1:

Wie in der Antwort zu Frage 16 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/12446 ausgeführt, hat der Senat bei der BVG ein On-Demand-Angebot beauftragt, das als ein in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) integrierter Rufbusdienst zur besseren Erschließung teilweise unzureichend bedienter Stadtquartiere gemäß Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (NVP) angelegt ist. Der Pilotbetrieb wird in einem 62 km<sup>2</sup> großen Gebiet im Tarifbereich B östlich der Ringbahn in Teilen von Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick sowie Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführt werden.

Der Aufgabenträger prüft, ob weitere Gebiete für eine Behebung von Erschließungsdefiziten im o. g. Sinne durch On-Demand-Angebote in Betracht kommen. Dabei werden selbstverständlich alle Wohngebiete mit Erschließungsdefiziten in den Blick genommen. Um hier angesichts des sehr hohen Zuschussbedarfs für On-Demand-Verkehre mit Blick auf die Akzeptanz und Wirksamkeit solcher Angebote eine gute Gebietswahl zu treffen, sollen zunächst die Erfahrungen aus der o. g. Erprobung in Teilen von Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf, Treptow-Köpenick und Friedrichshain-Kreuzberg nutzbar gemacht werden.

Die BVG führt zu dieser Frage aus:

„Der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 verweist auf drei Potentialgebiete für die Erprobung von Bedarfsverkehren und nennt zugehörige Realisierungshorizonte (Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Kap. VI.2.4.2.1). Darüber hinaus werden zahlreiche Potenzialgebiete ohne konkrete Realisierungs-Reihenfolgen oder Zeitpunkte in einer grafischen Übersicht dargestellt. (Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Abb. 87). Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) und die BVG haben sich zunächst für ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot im Osten Berlins entschieden. Hierbei wurde eine flächendeckende Lösung mit Verbindung der vorhandenen Potentialgebiete gegenüber einzelnen Insel-Lösungen präferiert. Das geplante bedarfsgerechte ÖPNV-Angebot bedient Teile der Bezirke Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf, Treptow-Köpenick und Friedrichshain-Kreuzberg.“

Frage 2:

In welchen Bereichen werden die Erschließungsstandards des NVP (Nahverkehrsplan) nicht eingehalten?

Antwort zu 2:

Der Zielwert für den Erschließungsstandard des NVP beträgt 80 % der Gesamtbevölkerung und wird heute bereits deutlich übererfüllt. Auch der Zielwert für den Toleranzwert, 96 % der Berliner Gesamtbevölkerung, wird erreicht (NVP, Kap. III.1.2, Tabelle 6). Eine hundertprozentige Erschließung der gesamten bewohnten Fläche Berlins durch ÖPNV-Linienverkehr kann schon aus Gründen der Topografie und der Beschaffenheit des Straßennetzes nicht gewährleistet werden. Die Gebiete, in denen die Erschließungsstandards des NVP nicht eingehalten werden, können der Anlage 2 des NVP entnommen werden. Abbildung 29 zeigt dort die im Tagesverkehr und Abbildung 30 die im Nachtverkehr betroffenen Gebiete. Ebenfalls in der Anlage 2 des NVP finden sich für Quartiermanagementgebiete und Neubaubereiche in den Tabellen 1 und 2 detaillierte Angaben zum erreichten Erschließungsgrad gemäß den Mindeststandards. Im Zuge der Fortschreibung des NVP ist vorgesehen, diese Karten und Tabellen zu aktualisieren.

Frage 3:

In welchen Bereichen können keine regulären ÖPNV-Angebote aufgrund besonderer Gegebenheiten eingerichtet werden?

Frage 4:

In welchen Bereichen sind infrastrukturelle Maßnahmen unabdingbare Voraussetzung, um absehbar reguläre ÖPNV-Angebote einrichten zu können?

Antwort zu 3 und 4:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3 und 4 gemeinsam beantwortet.

Obwohl der weitaus größte Teil Berlins ein ÖPNV-Angebot entsprechend der Erschließungsstandards (vgl. NVP, Kap. III.1.2) aufweist, bestehen immer noch gewisse Erschließungsdefizite in Randlagen, topographisch schwierigen Bereichen oder bei baulich für den ÖPNV ungeeigneten Straßenzügen. Im Zuge der Angebotsentwicklung werden die verschiedenen Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft. In Frage kommen sowohl „klassische“ Linienverkehrsangebote (soweit die infrastrukturellen Voraussetzungen vorhanden sind bzw. geschaffen werden können) wie auch bedarfsgesteuerte Verkehre, wobei der Einsatz letztgenannter wegen hohen Personalbedarfs und vergleichsweise geringen Fahrgastzahlen genau abzuwägen ist.

Welche Bedingungen für die Befahrbarkeit mit einem Linienverkehrsangebot des ÖPNV zu schaffen sind, ist jeweils eine planerische Entscheidung im Einzelfall. Eine Orientierung hierfür bieten die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06, S. 25 f.). Unabdingbar ist die ausreichende Tragfähigkeit von überfahrenen Brücken für die jeweiligen Verkehrsmittel des ÖPNV. Darüber hinaus sollten auch die Fahrbahndecken ausreichend leistungsfähig für die Beanspruchung durch reguläre ÖPNV-Angebote sein. Ferner ist auch die Einrichtung von Haltestellen und das Vorhandensein oder die Möglichkeit zur Einrichtung von Endstellen und Wendemöglichkeiten eine zwingende Voraussetzung. Diese infrastrukturellen Möglichkeiten werden jeweils im konkreten Einzelfall einer ÖV-Linienplanung in Abstimmung mit der BVG und den Straßenbaulastträgern geprüft, so dass keine allgemeingültigen Aussagen für alle Gebiete mit Erschließungsdefiziten getroffen werden können.

Frage 5:

Welche Abstimmungen gab es mit den Aufgabenträgern im Land Brandenburg, um das neue Rufbus-Konzept über Berlin hinaus zu erweitern? Welche Bedingungen müssten erfüllt sein, damit das Angebot länderübergreifend etabliert werden kann?

Antwort zu 5:

Nach Start des neuen Rufbus-Angebotes werden sich VBB und BVG auch zu den Erfahrungen austauschen. Der VBB wird dann mit den Brandenburger Aufgabenträgern prüfen, ob und wo es sinnvolle Anwendungsfälle für einen entsprechenden Service in Brandenburg gibt. Voraussetzung für eine Etablierung wäre die Finanzierung bzw. Bestellung einer solchen Leistung durch die Brandenburger Aufgabenträger. Der NVP für Berlin kann keine Aussagen zu Potentialgebieten im Land Brandenburg treffen. Die im NVP beschriebene Erprobung von Rufbussen in Berlin ist bis Ende 2025 mit Haushaltsmitteln des Landes Berlin vorgesehen. Es gab aber in Brandenburg bereits ähnliche geförderte Projekte und Konzepte. Ein Pilotprojekt mit vergleichbarem Ansatz wurde als „BerlKönig BC“ durch die BVG im Rahmen eines vom Bund geförderten Projektes vom und zum U-Bahnhof Rudow auf dem Gebiet des Landkreises Dahme-Spreewald in den Gemeinden Schulzendorf und Eichwalde durchgeführt.

Berlin, den 04.08.2022

In Vertretung  
Markus Kamrad  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz