

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Niklas Schenker und Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 5. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. März 2024)

zum Thema:

Anbindung des Ökowerks an den öffentlichen Nahverkehr

und **Antwort** vom 18. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. März 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Niklas Schenker (LINKE) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18474
vom 05.03.2024

über Anbindung des Ökowerks an den öffentlichen Nahverkehr

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 das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin um Stellungnahme gebeten.

Frage 1:

Der neue Eigentümer des Teufelsberg plant u. a. die Einrichtung eines Shuttle-Busses, der den Teufelsberg und das Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin e. V. mit dem S-Bahnhof Heerstraße verbinden soll. Dafür werde laut öffentlicher Berichterstattung eine Partnerfirma gesucht. Welche Details zum Vorhaben der Erschließung des Gebietes liegen dem Senat und dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf vor, wie z. B. Zeitraum des Angebots, zukünftig geplante Entgelte für den Shuttle-Service und eingesetzte Fahrzeuge?

Antwort zu 1:

Der Senat hat keine Erkenntnisse, die über die Presseberichterstattung zu den Plänen des Teufelsberg-Investors hinausgehen.

Frage 2:

Vor dem Hintergrund der Pläne der Erschließung des Gebietes mit einer privaten Firma: Warum beauftragt der Senat nicht die BVG damit, das Gebiet, so wie es bereits seit Jahren gefordert wurde (unter anderem auch mit einem Beschluss der BVV Charlottenburg-Wilmersdorf), mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen?

Frage 4:

Warum verfolgt der Senat nicht das Ziel der Einführung eines Kiezbusses in Kooperation mit der Taxi-Innung, vergleichbar mit der erst kürzlich erfolgten Einigung für Blankenburg?

Antwort zu 2 und 4:

Die Fragen 2 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Bestellung von Verkehrsleistungen des Senats bei der BVG orientiert sich an den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Landes Berlins. Siehe hierzu die näheren Ausführungen zur Erschließung des Teufelsbergs/Naturschutzzentrum Ökowerk insbesondere unter Kapitel V.6.5 (https://senstadt-blm.de/irimages/nvp2019-2023_broschuere.pdf).

Auch potentielle Kiezbusse sind Linienverkehre der BVG, die bei Bedarf an private Subunternehmer vergeben werden und für welche die Vorgaben des Nahverkehrsplans gelten. Verkehrlich hat das Siedlungsgebiet in Blankenburg auf Grund der hohen Anzahl von Einwohnern, die derzeit nicht nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans erschlossen sind, und der teilweise sehr langen Zugangswege zum ÖPNV, Priorität bei der Etablierung zusätzlicher Kiezbusse.

Frage 3:

Die BVG hat die Erschließung mit dem Linienverkehr stets auch mit Verweis auf die Ausweisung der Teufelsseechaussee als Fahrradstraße abgelehnt. Auf welcher rechtlichen Grundlage soll die Befahrung der Straße nun mit einem Shuttle-Bus einer privaten Firma erfolgen?

Antwort zu 3:

Das Personenbeförderungsgesetz sieht ein Genehmigungsverfahren für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr vor und benennt die Voraussetzungen, die für die Erteilung einer solchen Genehmigung erforderlich sind. In diesem Rahmen würde auch eine mögliche Befahrbarkeit geprüft werden. Genehmigungsbehörde ist das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten.

Inwieweit ein Omnibus-Verkehrsunternehmen für sich eine Befahrbarkeit einer Straße als gegeben ansieht, obliegt außerdem der Zuständigkeit des Betriebsleiters gemäß Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO-Kraft) der BVG und ist durch diesen im Einzelfall zu begründen.

Frage 5:

Welche Bedingungen gibt die Senatsverwaltung generell Unternehmen bei der Einrichtung von privaten Shuttle-Busverbindungen im öffentlichen Straßenraum vor?

Antwort zu 5:

Das Land Berlin definiert die Rahmenbedingungen für die Erbringung von öffentlichen, also der Allgemeinheit zugänglichen, wie auch für einen eingeschränkten Fahrgastkreis (bspw. im Schüler- oder Werksverkehr) vorgesehenen Linienverkehren, im jeweils aktuellen Nahverkehrsplan. Dazu zählen unabhängig von der Frage der Rechtsform des Betreibers auch Shuttle-Verkehre mit Bussen. Die Anforderungen des aktuellen Nahverkehrsplans zur Integration sowie zum Schutz der bestehenden, durch das Land mitfinanzierten ÖPNV-Angebote (Kapitel II.2 und II.3) sind daher durch alle Unternehmen, die in Berlin solche Verkehrsleistungen erbringen wollen, zu beachten. Diese umfassen unter anderem Kriterien zur Vermeidung unerwünschter Parallelverkehre und die generelle Anwendung des VBB-Tarifs für alle ÖPNV-Angebote. Darüber hinaus sind generell die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zu beachten.

Frage 6:

Welche Bedingungen sind im Fall der Verhandlungen für den Shuttle-Bus am Teufelsberg denkbar oder wurden/werden bereits verhandelt? Wird es bspw. einen Sozialtarif wie bei der BVG geben, falls ein Nutzungsentgelt gefordert werden sollte?

Antwort zu 6:

Der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz führt keine Verhandlungen für einen Busverkehr zum Teufelsberg. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 und Frage 5 verwiesen.

Frage 7:

Welche dauerhaft eingerichteten privaten Shuttle-Busverbindungen existieren bereits in Berlin (bitte die Strecken und die jeweiligen Anbieter auflisten, inklusive der jeweiligen Nutzungsentgelte)?

Antwort zu 7:

Es existiert ein nach § 42 PBefG genehmigter Linienverkehr von Berlin, S+U Zoologischer Garten nach Elstal, Designer-Outlet mit weiteren Haltestellen in Berlin am S Messe Nord/ICC und in Alt-Pichelsdorf. Inhaber der Liniengenehmigung ist DB Regio Bus Ost GmbH. Es kommt laut Liniengenehmigung der VBB-Tarif mit Zuschlag (3 € für Vollzahler; 1 € für Kinder von 6-14 Jahren) zur Anwendung.

Zudem bestehen Liniengenehmigungen nach § 43 PBefG für Berufsverkehre von S+U Wuhletal bzw. S Südkreuz zum Tesla-Werk (Genehmigungsinhaber DB Regio Bus Ost GmbH) sowie aus Werder (Havel) zum einem Logistikzentrum an der Haltestelle Porschestraße / Lankwitzer Straße (Genehmigungsinhaber AGT Bus- & Eventlogistik GmbH). Berufsverkehre nach § 43 PBefG, die nur einem eingeschränkten Nutzerkreis zugänglich sind, müssen den VBB-Tarif nicht anwenden.

Frage 8:

Wie hoch beziffert die Senatsverwaltung die Kosten für die Einrichtung eines äquivalenten BVG-Angebots und die Fahrgastzahlen auf der Strecke?

Antwort zu 8:

Dem Senat liegen keine Informationen zu einem privaten Shuttle-Bus vor – insbesondere nicht hinsichtlich Linienführung, Endhaltestellen, Taktdichten und Betriebszeiten. Ohne diese Angaben kann eine Kostenschätzung oder Fahrgastprognose für ein äquivalentes BVG-Angebot nicht erstellt werden.

Frage 9:

Gibt es Pläne des Senates, zur Umsetzung der im Nahverkehrsplan 2019-2023 als für dieses Gebiet genannten Möglichkeit zur Erschließung mittels eines Testgebiets für fahrerlose Shuttlesysteme? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie ist der Stand und wann ist mit der Einführung zu rechnen?

Antwort zu 9:

Das Land Berlin arbeitet innerhalb von Forschungsprojekten an dem Einsatz von automatisierten und vernetzten Fahrzeugen. Dabei stehen bedarfsgerechte Shuttles, die zusätzlich zum bestehenden ÖPNV eine Feinerschließung ermöglichen sollen, im Vordergrund.

Berlin, den 18.03.2024

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt