

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 14. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juni 2021)

zum Thema:

(I) 3 Jahre Mobilitätsgesetz: Wat bewegt sich in Berlins City und Außenbezirken?

und **Antwort** vom 25. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Jun. 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. 18/27928
vom 14. Juni 2021
über (I) 3 Jahre Mobilitätsgesetz: Wat bewegt sich in Berlins City und Außenbezirken?

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

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-Ringens zu verstehen ist. „Außenbezirke“ bezeichnet im Gegensatz alle Kieze außerhalb des S-Bahn-Ringens (siehe Anfrage Sven Kohlmeier - 18/20253 vom 30.07.2020).

Frage 1:

Gem. § 1 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) ist der Zweck des besagten Gesetzes die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Mithilfe welcher Kriterien wird die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten bemessen?

Frage 2:

Welche Kriterien zur Messung der Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten legt der StEP Mobilität und Verkehr zugrunde?

Frage 3:

Sind die Mobilitätsangebote basierend auf den erarbeiteten Kriterien im StEP Mobilität und Verkehr

- a. in den einzelnen Teilen Berlins
- b. im Vergleich City und Außenbezirke

gleichwertig? Wenn ja, wie begründet der Senat dies? Wenn nein, warum nicht? Welche Daten wurden zur Evaluation genutzt?

Frage 4:

Wie wird die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten

- a. aller Teile Berlins
 - b. im Vergleich City und Außenbezirke
- seitens des Senats weiter gewährleistet?

Frage 8:

Welche Vorkehrungen werden seitens des Senats und seitens der Bezirke getroffen, um die gem. § 3 MobG BE angestrebte Mobilität von Menschen unabhängig von

- a. Alter
- b. Geschlecht
- c. Einkommen
- d. Persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen
- e. Lebenssituation
- f. Herkunft
- g. individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit

zu gewährleisten (aufgeschlüsselt nach Maßnahme, Bezirk und Jahr)?

Antworten zu 1 bis 4 und 8:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage 18/23921 verwiesen: „Der entsprechende Paragraph 3 lautet:

„Mobilität in Berlin soll bezogen auf die wesentlichen Wegezwecke

1. an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr
2. in allen Teilen Berlins gleichwertig und
3. unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit

gewährleistet werden.“

Die Formulierung im Gesetzestext bezieht sich auf Mobilität, d.h. die Ermöglichung von Ortsveränderungen und nicht auf eine gleichförmige Ausgestaltung des in der Stadt realisierten Verkehrs. Qualitativ wird ein gleichwertiges Angebot über die Setzung von berlinweit gültigen und anzuwendenden Qualitätsstandards, beispielsweise 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 z. B. der erforderlichen Platzkapazität, abhängig sind. Ebenso ist in der Angebotsgestaltung den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes entsprechend 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.

Ein weiterer Fokus liegt durch die Formulierung auf den wesentlichen Wegezwecken, hierunter sind im Kern Ausbildungs- und Arbeits- sowie Versorgungs- und Einkaufswege zu verstehen. Orientiert ist der Ansatz an der Daseinsvorsorge und der Möglichkeit, die jeweiligen zentralen Orte möglichst unabhängig vom eigenen Wohnort in der Stadt und den individuellen Voraussetzungen erreichen zu können. Da die öffentliche Hand vor allem bei der „kollektiven Mobilität“ Möglichkeiten der Sicherstellung einer Gleichwertigkeit hat,

ist der Nahverkehrsplan ein wesentliches Element zur Sicherstellung der gleichwertigen Mobilitätsoptionen.“

Kriterien zur Beurteilung können damit, wie bereits erläutert, die Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans und die Erreichbarkeitsbewertungen gemäß Nahverkehrsplan oder Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) sein. Die Erarbeitung des StEP MoVe hat 2016 begonnen, damit vor der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes. Eine Beurteilung der Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten wird sich auch künftig an diesen Kriterien (bspw. der Erreichbarkeit der nächsten Ortsteilzentren, Bezirkszentren und zentralen Orten) orientieren.

Frage 5:

Welche konkreten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um

- a. gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins zu forcieren (aufgeschlüsselt nach Bezirk und Jahr)?
- b. gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten zwischen Berlins City und Außenbezirken zu forcieren (aufgeschlüsselt nach Bezirk und Jahr)?

Antwort zu 5:

Eine gleichwertige Ausgestaltung des Berliner Angebots des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfolgt bei entsprechendem Potenzial insbesondere durch die Ausweitung des sogenannten 10-Minuten-Netzes, in dem im Tagesverkehr an Werktagen mindestens zwischen 6 und 20 Uhr ein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Diese wie auch andere Maßnahmen wurden im Zuge der Bestellung der Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren schrittweise weiter umgesetzt. Der Ausbau des 10-Minuten-Netzes erfolgt orientiert an den Strecken, die der Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP) im Kapitel V.1.1.3 (Abbildungen 61 bis 63) benennt. Eine bezirkswise Aufschlüsselung dieser ÖPNV-Mehrleistungen ist nicht möglich, da die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein bezirksübergreifendes ÖPNV-Netz plant und die Mehrleistungen daher auch nicht nach Bezirken differenziert erfasst. Das Land Berlin schloss, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, im Juli 2016 mit dem Unternehmen nextbike GmbH einen Vertrag (Dienstleistungskonzession) über den Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Leihfahrradsystems für das Land Berlin. Die Ausdehnung des Systems über den S-Bahn-Ring (sogenanntes Kerngebiet) hinaus ist dabei heute gelebte Praxis (vgl. Anlage „Karte Systemstatus“, vorgelegt als Rote Nummer 3483 zur 89. Sitzung des Hauptausschusses am 28. April 2021; Ablehnungen von Stationen erfolgten jeweils im Prozess der Beantragung einer Sondernutzung durch die jeweils zuständigen Bezirksämter).

Frage 6:

Gibt es weitere Bestrebungen des Senats, um die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten

- a. in allen Teilen Berlins zu gewährleisten?
- b. Zwischen Berlins City und Außenbezirken zu gewährleisten?

Wenn ja, welche Bestrebungen gibt es und wann und wo werden sie umgesetzt?

Antwort zu 6:

Die Untersuchung der Gleichwertigkeit der ÖPNV-Angebote im aktuellen Nahverkehrsplan 2019-2023 des Landes Berlin erfolgte durch Vergleich der ÖPNV-Angebote in den 60 Prognoseräumen der „Lebensweltlich orientierten Räume (LOR)“ (siehe NVP-Kapitel I.1.5.5). Hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung im 10-Minuten-Takt benennt der Nahverkehrsplan in sieben Prognoseräumen außerhalb des S-Bahn-Rings Defizite im Vergleich zu den anderen Prognoseräumen. Der ÖPNV-Aufgabenträger hat daher seit dem Jahr 2016 (Datengrundlage der NVP-Analyse) zusätzliche Verkehrsangebote in diesen sieben Prognoseräumen bestellt (siehe Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/23950) und beabsichtigt gemeinsam mit der BVG AöR eine weitere Ausweitung des ÖPNV-Angebots in diesen Prognoseräumen.

Beim öffentlichen Leihfahrradsystem das Land Berlin wird eine weitere räumliche Ausdehnung des Systems im laufenden Vertragsverhältnis realisiert werden. Entsprechende Abstimmungen zur Definition von Umfang und Standorten laufen derzeit.

Frage 7:

Ist das Land Berlin in der Lage, eine gem. § 3 MobG BE gleichwertige Mobilität an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr zu gewährleisten? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7:

Der Senat verweist für den öffentlichen Personennahverkehr auf die Aussagen im Nahverkehrsplan des Landes Berlin (insb. Kapitel I.1.5.5).

Frage 9:

Ist der Senat der Ansicht, dass eine gleichwertige Mobilität für alle iSd § 3 in allen Bezirken Berlins in der City und in den Außenbezirken gewährleistet wird? Wenn ja, wie begründet der Senat dies? Wenn nein, durch welche Maßnahmen soll das erreicht werden?

Antwort zu 9:

Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage 18/23921 verwiesen: „Die gesetzlichen Zielsetzungen werden durch den 2019 verabschiedeten Nahverkehrsplan umfangreich und konkret untersetzt. Mit dem Bedarfsplan des Nahverkehrsplans (NVP) werden sogar Projekte bis 2035 definiert. Mit diesem Nahverkehrsplan werden die oben skizzierten Ansätze und damit auch die Vorgaben des Gesetzes sukzessive umgesetzt. Die Umgestaltung von Infrastrukturen im Sinne des Mobilitätsgesetzes ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung einer gleichwertigen Mobilität für alle.“

Frage 10:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 10:

Nein.

Berlin, den 25.06.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz