

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Mario Czaja (CDU)**

vom 12. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2019)

zum Thema:

**ÖPNV-Anbindung Südlich der B1/5**

und **Antwort** vom 25. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Jul. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20229**  
**vom 12.07.2019**  
**über ÖPNV-Anbindung Südlich der B1/5**

---

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

Frage 1:

Wie beurteilt der Senat die ÖPNV-Anbindung in Kaulsdorf und Mahlsdorf südlich der B1/5 insbesondere unter dem Aspekt der Erreichbarkeit von S- und U-Bahnhöfen?

Frage 2:

Für wie viel Prozent der Bevölkerung in Biesdorf, Kaulsdorf, Mahlsdorf südlich der B1/5 wird der Erschließungsstandard Hohe Nutzungsdichte bzw. Niedrige Nutzungsdichte für den Tagesverkehr erfüllt (bitte getrennt auflisten)?

Frage 3:

Für wie viel Prozent der Bevölkerung in Biesdorf, Kaulsdorf, Mahlsdorf südlich der B1/5 wird der Erschließungsstandard Hohe Nutzungsdichte bzw. Niedrige Nutzungsdichte für den Nachtverkehr erfüllt (bitte getrennt auflisten)?

Frage 4:

Wie viel Prozent der Bevölkerung in Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf südlich der B1/5 erreichen eine ÖPNV-Haltestelle mit 10-Minutentakt in weniger als 500m oder 300m in der HVZ, NVZ und SVZ (bitte getrennt auflisten)?

Antwort zu 1 bis 4:

Von allen Haltestellen in den benannten Bereichen der drei Ortsteile südlich der B1/B5 bestehen direkte, umsteigefreie Verbindungen mit mindestens im 20-Minuten-Takt bedienten Linien zu einem oder mehreren U-Bahn- oder S-Bahnhöfen. Diese sind nachfolgend aufgelistet:

S-Bahn:

- Kaulsdorf (Linie 269)
- Köpenick (Linien 62, 63, X69, 169, 269)
- Mahlsdorf (Linien 62, 398)
- Wuhlheide (Linie 190)

U-Bahn:

- Elsterwerdaer Platz (Linien X69, 108, 169, 190, 398)
- Kaulsdorf-Nord (Linie 269)

In Summe ist damit eine gute Erreichbarkeit des Schnellbahnnetzes von den bestehenden Haltestellen gegeben.

Hinzuweisen ist darauf, dass die südlich der B1/B5 gelegenen Teilbereiche der drei Ortsteile mit Ausnahme einzelner weniger Baublöcke eine niedrige Nutzungsdichte im Sinne der Berechnungsmethodik für die Standards des Nahverkehrsplans (NVP) 2019-2023 (< 7.000 Einwohnerinnen und Einwohner je km<sup>2</sup>) aufweisen. Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Werte zu Frage 2 und 3 sind daher für eine niedrige Nutzungsdichte und einen Einzugsbereich von 500 m (gemäß NVP 2019-2023 Toleranzwert für den Tagesverkehr und Zielwert für den Nachtverkehr) berechnet. Bei der Erschließung im Nachtverkehr (Frage 3) wurden die Entfernungen zu den regulären Haltestellen berücksichtigt. Im betrachteten Bereich wird mit der Nachtbuslinie N69 für Kaulsdorf und einen kleinen Teil Biesdorfs von der BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) ein Haustürservice angeboten, bei dem Fahrgäste (für den Ausstieg) auch bis zur Haustür gebracht werden können.

Für die Auswertung der Erreichbarkeit von Haltestellen mit 10-Minuten-Takt (Frage 4) wurden Haltestellen mit mindestens sechs Abfahrten pro Stunde und Richtung berücksichtigt.

Teilbereich des Ortsteils südlich der B1/B5	zu Frage 2	zu Frage 3	zu Frage 4					
			Haltestelle mit 10-Minuten-Takt im Einzugsbereich					
			500 m			300 m		
			HVZ <sup>1</sup>	NVZ <sup>2</sup>	SVZ <sup>3</sup>	HVZ <sup>1</sup>	NVZ <sup>2</sup>	SVZ <sup>3</sup>
Biesdorf	90,1%	26,1%	59,4%	58,7%	58,0%	29,5%	28,8%	27,7%
Kaulsdorf	96,4%	52,3%	79,4%	67,6%	60,5%	51,4%	34,4%	24,7%
Mahlsdorf	67,5%	54,5%	67,5%	55,5%	11,7%	48,6%	36,1%	5,6%

<sup>1</sup> Hauptverkehrszeit, <sup>2</sup> Nebenverkehrszeit, <sup>3</sup> Schwachverkehrszeit

Frage 5:

Welche Maßnahmen sind geplant, um insbesondere die Areale, die derzeit mehr als 500m zur nächsten Haltestelle entfernt sind, besser an den ÖPNV anzubinden?

Antwort zu 5:

Die im NVP gesetzten Erschließungsstandards für Berlin werden bereits vom heutigen Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Angebot) grundsätzlich erfüllt. Der NVP 2019-2023 benennt dennoch generell das Ziel bestehende Erschließungs- und Angebotsdefizite innerhalb Berlins auf eine mögliche Reduzierung zu prüfen. Eine zu 100 % vollständige ÖPNV-Erschließung ist jedoch angesichts des Vorhandenseins bspw. von Einzelhäusern außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche, topographischer Hürden (z. B. Gewässer, Wälder) sowie diverser für Linienverkehre ungeeigneter und auch nicht ausbaufähiger Straßenzüge nicht möglich.

In Frage kommen sowohl „klassische“ Linienverkehrsangebote (soweit die infrastrukturellen Voraussetzungen vorhanden sind bzw. geschaffen werden können) wie auch bedarfsgesteuerte Verkehre. Mahlsdorf-Süd ist dabei gemäß NVP 2019-2023 als

eines von drei Erprobungsgebieten für bedarfsgesteuerte Angebote als Teil des ÖPNV-Gesamtnetzes vorgesehen (vgl. Fragen 6 und 7).

Frage 6:

Wie ist der Stand der Entwicklung des Rufbuskonzeptes für Mahlsdorf-Süd?

Frage 7:

Welche Voraussetzungen zum Start des Angebotes müssen noch geschaffen werden?

Antwort zu 6 und 7:

Wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung und Einführung des Rufbuskonzeptes ist der Abschluss des beabsichtigten neuen Verkehrsvertrags zwischen dem Land Berlin und der BVG. In diesem sind u.a. die Voraussetzungen und spezifischen Entgeltparameter für Rufbusverkehre zu regeln, die die BVG als Planungsgrundlage benötigt. Der NVP benennt daher auch den vorgesehenen Vertragsstart am 01.09.2020 als frühestmöglichen Zeitpunkt der Erprobung. Des Weiteren sind noch die genauere Angebotskonzeption zu planen und die einzusetzenden Fahrzeuge zu beschaffen sowie die Rahmenbedingungen für Buchung und Disposition der Fahrzeuge zu klären. Der ÖPNV-Aufgabenträger geht daher von einer Einführung erst deutlich nach Vertragsstart aus, jedoch innerhalb der NVP-Laufzeit bis 2023.

Frage 8:

Welche Abstimmungen sind mit den umliegenden Gemeinden bzw. dem Landkreis erfolgt?

Antwort zu 8:

Generell erfolgt die Koordinierung und Abstimmung der Stadt-Umland-Verkehre gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Dieser wirkt gemäß Mobilitätsgesetz auch bei der Aufstellung des NVP für diese Verkehre mit. Für den Bereich Mahlsdorf-Süd als eines der im NVP benannten Probegebiete für Bedarfsverkehre sind bislang keine gemeinsamen Abstimmungen mit den umliegenden Gemeinden und dem Landkreis erfolgt. Der NVP wurde dem Landkreis Märkisch-Oderland jedoch im Rahmen der Anhörung zur Kenntnis gebracht, eine Stellungnahme wurde nicht abgegeben.

Frage 9:

Welche Unterschiede sind aus welchen Gründen im Vergleich zum bestehenden Angebot des BerlKönig zu erwarten?

Antwort zu 9:

Wesentlicher Unterschied ist die Einbeziehung in das reguläre ÖPNV-Angebot. Der BerlKönig stellt keinen Teil des ÖPNV-Angebots dar und wird nicht durch den ÖPNV-Aufgabenträger finanziert. Das Rufbuskonzept gemäß Nahverkehrsplan soll dagegen durch den ÖPNV-Aufgabenträger bestellt und finanziert werden. Es ist fahrplanseitig und unter Anwendung des normalen VBB-Tarifs (Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg) vollständig in den ÖPNV zu integrieren.

Frage 10:

Welche Planungen gibt es seitens des Senats, über ein Anreizsystem Angebote von Mobilitätsanbieter (Sammeltaxiverkehre/ Car-Sharing-Dienste) auch außerhalb des S-Bahn-Ringes zu fördern?

Antwort zu 10:

Wie bereits in den Antworten zu den Fragen 5, 6 und 7 ausgeführt, plant der Senat kein flächendeckendes Anreizsystem für Ridepooling-Verkehre, sondern die Erprobung von Rufbusangeboten als Teil des bestellten ÖPNV-Angebots als Maßnahme zur Behebung kleinräumiger Angebotslücken im heutigen Nahverkehrsnetz.

Im Rahmen der Erarbeitung des dritten Teils „Neue Mobilität“ des Mobilitätsgesetzes wird aktuell über Steuerungsinstrumente für Fahrzeugleihangebote auch hinsichtlich des Nutzungsgebietes diskutiert. Ein möglicher Ansatz bei stationsgebundenem Carsharing könnte sein, bei der Bereitstellung von Flächen für Stationen Standorte innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes zu koppeln.

Frage 11:

Wie bewertet der Senat ein Konzessionsmodell, welches Anbietern auferlegt, Angebote im gesamten Stadtgebiet zu realisieren?

Antwort zu 11:

Ein Konzessionsmodell kommt unter den heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht in Betracht. Derzeit gibt es für app-basierte Ridepooling-Verkehrsangebote keine dauerhafte Genehmigungsgrundlage im Personenbeförderungsrecht, sondern nur auf vier Jahre begrenzt zulässige Pilotangebote zur Erprobung neuer Verkehrsformen. Wie bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17589 ausgeführt, dürfen solchen Erprobungen den im Mobilitätsgesetz definierten öffentlichen Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Neue Mobilitätsangebote dürfen also nicht zu einer relevanten Beeinträchtigung des besonders stadtverträglichen Verkehrs im Umweltverbund oder gar zu einer Zunahme des Kfz-Aufkommens führen. Wie in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20169 dargestellt, belegen Erfahrungen der Anbieter von Ridepooling-Verkehren und aus anderen Städten, dass der Erfolg des Ridepoolings mit der Entfernung vom Zentrum, der geringeren Siedlungsdichte und der größeren Diversität an Fahrzielen deutlich abnimmt.

Berlin, den 25.07.2019

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz