

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Mario Czaja (CDU) und Christian Gräff (CDU)

vom 22. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. August 2019)

zum Thema:

ÖPNV-Anbindung in Marzahn-Hellersdorf nördlich der B1/5

und **Antwort** vom 09. Sep. 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Sep. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU) und
Herrn Abgeordneten Christian Gräff (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20771
vom 22.08.2019
über ÖPNV-Anbindung in Marzahn-Hellersdorf nördlich 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 Marzahn-Hellersdorf differenziert nach Stadtteilen nördlich der B1/5 insbesondere unter dem Aspekt der Erreichbarkeit von S- und U-Bahnhöfen?

Frage 2:

Für wie viel Prozent der Bevölkerung in Marzahn-Hellersdorf differenziert nach Stadtteilen nördlich 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 Marzahn-Hellersdorf differenziert nach Stadtteilen nördlich der B1/5 nördlich 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 Marzahn-Hellersdorf differenziert nach Stadtteilen nördlich der B1/5 nördlich 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:

Für die Beantwortung der Fragen wurden die Ortsteile Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf nördlich der B1/B5 betrachtet ebenso wie die Ortslagen Marzahn-Süd und Hellersdorf-Süd. Diese Ortsteile bzw. Ortslagen nördlich der B1/B5 werden durch die Linien S5, S7, S75 und U5 direkt an das Schnellbahnnetz angebunden. Von allen weiteren Haltestellen in

den benannten Bereichen des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf nördlich der B1/B5 bestehen direkte, umsteigefreie Verbindungen mit mindestens im 20-Minuten-Takt bedienten Linien zu einem oder mehreren S-Bahn- oder U-Bahnhöfen.

Die Anbindung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Schnellbahnnetzes, kann damit als gut bezeichnet werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die benannten Ortsteile und Ortslagen nördlich der B1/B5 überwiegend eine niedrige Nutzungsdichte im Sinne der Berechnungsmethodik für die Standards des Nahverkehrsplans (NVP) 2019-2023 aufweisen (< 7.000 Einwohnerinnen und Einwohner je km²). Daher wurde in der nachfolgenden Tabelle die Berechnung der Werte zu den Fragen 2 und 3 auf Basis der niedrigen Nutzungsdichte und einem Einzugsbereich von 500 m durchgeführt (gemäß NVP 2019-2023 Toleranzwert für den Tagesverkehr und Zielwert für den Nachtverkehr).

Bei der Erschließung im Nachtverkehr (Frage 3) wurden die Entfernungen zu den regulären Haltestellen berücksichtigt. Im betrachteten Bereich wird für einen Teil Biesdorfs sowie einen Teil Mahlsdorfs durch die Linien N91 bzw. N95 ein Haustürservice angeboten, bei dem die Fahrgäste (für den Ausstieg) auch bis zur Haustür gebracht werden können.

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

Teilbereich Ortsteil/ Ortslage nördlich der B1/B5	zu Frage 2	zu Frage 3	zu Frage 4					
			Haltestelle mit 10-Minuten-Takt im Einzugsbereich					
			500 m			300 m		
			HVZ ¹	NVZ ²	SVZ ³	HVZ ¹	NVZ ²	SVZ ³
Biesdorf	96,0 %	71,0 %	91,7 %	74,7 %	53,8 %	55,8 %	35,7 %	23,8 %
Kaulsdorf	96,9 %	52,2 %	57,7 %	57,7 %	47,8 %	29,1 %	29,1 %	25,4 %
Mahlsdorf	83,5 %	48,3 %	86,7 %	86,7 %	71,5 %	65,0 %	65,0 %	34,8 %
Hellersdorf- Süd	100,0 %	64,3 %	100,0 %	100,0 %	90,6 %	64,5 %	64,5 %	39,0 %
Marzahn-Süd	100,0 %	80,8 %	97,8 %	97,8 %	94,9 %	49,3 %	49,3 %	39,3 %

¹ Hauptverkehrszeit, ² Nebenverkehrszeit, ³ 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:

Es wird grundsätzlich auf die Beantwortung der gleichlautenden Frage 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20229 verwiesen. In den zuvor benannten Bereichen des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf nördlich der B1/B5 bestehen derzeit keine aktuellen Planungen zur Erweiterung der bereits bestehenden Flächenerschließung durch den ÖPNV.

Frage 6:

Liegen dem Senat Konzepte von Ridepooling-Anbietern vor, um Geschäftsbereiche auch in Randbezirken bzw. Gebieten außerhalb des S-Bahnringes einzurichten? Wenn ja, welche?

Frage 7:

Wird der Senat die entsprechende Experimentierklausel des PersBefG nutzen?

Antwort zu 6 und 7:

Es gibt je nach Erprobungsmodell unterschiedliche Ansätze für eine Erhöhung der Angebotsdichte bzw. eine partielle Ausweitung von Ridepooling-Angeboten außerhalb der Innenstadt im Sinne einer Änderung der jeweils laufenden Erprobungsgenehmigung. Für die Beurteilung entsprechender Konzepte ist für das Land insbesondere maßgeblich, dass aufgrund der bisherigen Erfahrungen der Anbietenden in der Innenstadt davon auszugehen ist, dass das Pooling im Außenbereich erfolgreich sein kann und dass das Ziel von „mehr Mobilität bei weniger Verkehr“ erreicht wird. Hierzu findet ein Austausch mit den Anbietern statt.

Frage 8:

Wie viel Personal steht für ein entsprechendes Prüf- und Genehmigungsverfahren derartiger Angebote zur Verfügung?

Antwort zu 8:

Das Landesamt für Bürger- und Ordnungsaufgaben (LABO) ist für die Genehmigungserteilung und Aufsicht im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen zuständig. Die Aufgaben des Personals des LABO erstrecken sich in dem Sachgebiet auf Taxiverkehr, Mietwagenverkehr, Ausflugsfahrten und Ferientour-Reisen sowie den Krankentransport und betreffen u.a. die Antragsbearbeitung, Betriebsprüfungen, Außenkontrollen, Prüfung, Erteilung, Ablehnung und Widerruf von Genehmigungen – das umfasst auch Verfahren gemäß § 2 Abs. 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – sowie die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden und Ordnungswidrigkeitenverfahren. Insofern ist eine gesonderte Nennung von Personalressourcen für die Prüfung und Genehmigung von Erprobungsverkehren nicht möglich.

Frage 9:

Wie lange dauert ein entsprechendes Genehmigungsverfahren (u. a. am Beispiel des BerlKönig)?

Antwort zu 9:

Auch Prüfungs- und Genehmigungsverfahren von Erprobungsverkehren richten sich nach den personenbeförderungsrechtlichen Fristen, Prüf- und Beteiligungsvorgaben. Hinsichtlich der Erprobungsverkehre ist zu berücksichtigen, dass in Bezug auf app-basierte Poolingverkehre genehmigungsrechtliches Neuland betreten wird, bei denen die Genehmigungsbehörden weder auf eine erprobte Verwaltungspraxis noch auf gefestigte Rechtsprechung zu hier erstmals relevanten Auslegungsfragen zurückgreifen können. Angesichts der Erfahrungen anderer Bundesländer mit Verwaltungsstreitverfahren in Bezug auf Erprobungsverkehre müssen diese Verfahren mit der entsprechenden Sorgfalt bearbeitet und auf jeweils aktuelle Entwicklungen in der Rechtsprechung einbezogen werden. Das Genehmigungsverfahren beginnt, sobald vom Antragsteller alle relevanten prüffähigen Unterlagen vorgelegt wurden.

Im Falle des BerlKönig dauerte das Verfahren ab Vorlage der erforderlichen Unterlagen sechs Monate.

Berlin, den 9. September 2019

In Vertretung

Ingmar Streese

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz