

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Mario Czaja (CDU)**

vom 28. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. November 2019)

zum Thema:

ÖPNV-Anbindung in Marzahn-Hellersdorf und Stand der Einführung moderner Mobilitätsangebote

und **Antwort** vom 13. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Dez. 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. 18/21767
vom 28.11.2019
über ÖPNV-Anbindung in Marzahn-Hellersdorf und Stand der Einführung moderner
Mobilitätsangebote

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

Frage 1:

Welche Buslinien verkehren derzeit lediglich in einem 20-Minutentakt oder einer noch weiteren Taktung?

Antwort zu 1:

Vorbemerkung: Die reine Taktfolge einer Linie gibt keine Auskunft über die Angebotsqualität auf dem jeweiligen Streckenabschnitt oder an einer bestimmten Haltestelle. Hierfür ist die Gesamtzahl an Linien und Fahrten zu berücksichtigen, da im eng verflochtenen Berliner Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Netz) viele Linien abschnittsweise parallel zu anderen Linien geführt werden, insbesondere um unterschiedlichen Wege- und Fahrtbeziehungen der Fahrgäste gerecht zu werden und Umsteigenotwendigkeiten zu reduzieren. Nachfolgend werden daher jeweils auf längeren Abschnitten (i.d.R. über mehr als drei Haltestellen) parallel geführte weitere Linien mit benannt.

Auf folgenden Buslinien wird innerhalb des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf im Tagesverkehr (Werktags, ca. 6 bis 20 Uhr) ausschließlich ein 20-Minuten-Takt angeboten:

- X69: vollständig im 20-Minuten-Takt, alleinige Bedienung der Abschnitte S Mehrower Allee <> Köthener Str. sowie Blumberger Damm/Elisabethstr. <> Blumberger Damm/Eisenacher Str., ansonsten weitgehend parallel zu Abschnitten der Linien 154, 169 und 197,
- 190: vollständig im 20-Minuten-Takt,
- 269: vollständig im 20-Minuten-Takt, alleinige Bedienung im Abschnitt Planitzstr. <> Heerstr./Chemnitzer Str., ansonsten weitgehend parallel zu Abschnitten der Linien X69, 169, 195 und 197,

- 291: vollständig im 20-Minuten-Takt, alleinige Bedienung im Abschnitt S Marzahn <> Langhoffstr. (Bedienung ausschließlich der Haltestelle am S-Bahnhof Poelchaustraße), ansonsten weitgehend parallel zur Linie 191,
- 395: vollständig im 20-Minuten-Takt,
- 398: vollständig im 20-Minuten-Takt,
- 399: vollständig im 20-Minuten-Takt.

Folgende Linien werden im Tagesverkehr ganz oder zeitweise seltener als im 20-Minuten-Takt bedient:

- 390: 60-Minuten-Takt ganztags, innerhalb Berlins alle Haltestellen auch durch Linien M8, 16 und 197 bedient,
- 941: 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (06:00 bis 09:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr, in der Nebenverkehrszeit 60-Minuten-Takt.

Auf folgenden Linien wird auf Teilabschnitten im Tagesverkehr ausschließlich ein 20-Minuten-Takt angeboten:

- X54: 20-Minuten-Takt im Abschnitt S Marzahn <> Nossener Straße, alleinige Bedienung des Abschnitts Betriebshof Marzahn <> Stendaler Str./Quedlinburger Str., ansonsten weitgehend parallel zu Abschnitten der Linien M6, 16, 18, 192, 195 und 197,
- 108: 20-Minuten-Takt im Abschnitt U Elsterwerdaer Platz <> S+U Lichtenberg,
- 154: 20-Minuten-Takt im Abschnitt S Blankenburg <> U Elsterwerdaer Platz, alleinige Bedienung des Abschnitts S Raoul-Wallenberg-Straße <> Jan-Petersen-Str., ansonsten weitgehend parallel zu Abschnitten der Linien X54, X69 und 192,
- 192: 20-Minuten-Takt im Abschnitt S Friedrichsfelde Ost <> S Biesdorf,
- 194: 20-Minuten-Takt im Abschnitt S Friedrichsfelde Ost <> Helene-Weigel-Platz,
- 195: 20-Minuten-Takt im Abschnitt Neuenhagener Str. <> Myslowitzer Str./Klinikum.

Alle übrigen Buslinien im Bezirk sowie nicht genannte Abschnitte der oben mit Teilabschnitten benannten Linien werden im Tagesverkehr vollständig oder zu bestimmten Verkehrszeiten in dichteren Takten bedient.

Frage 2:

Wie viele Haushalte/ Straßen sind ausschließlich durch eine derartige Linie in einem 300 bzw. 500 m Radius an den ÖPNV angebunden?

Antwort zu 2:

Eine Ausweisung der innerhalb der genannten Einzugsbereiche liegenden Haushalte oder Straßen ist nicht möglich, da hierfür nur Daten zu den Einwohnerinnen und Einwohnern vorliegen. Aus den unter Antwort zu 1 genannten Gründen ist zudem eine rein linienweise Betrachtung nicht sinnvoll, da bspw. die meisten Haltestellen der im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linie 291 auch von der häufiger verkehrenden Linie 191 bedient werden und somit an fast allen Haltestellen der Linie alle 7 bis 8 Minuten Busse zu den Linienendpunkten Marzahn resp. Wuhletal verkehren.

Frage 3:

Wie viele Anbieter von Ride-Sharing-Diensten sind wann mit konkreten Konzepten für Angebote in den Randbezirken und speziell in Marzahn-Hellersdorf an den Senat herangetreten (bitte konkret benennen)?

Frage 5:

Wie hat der Senat unterstützt, dass entsprechende Erprobungsbetriebe von Ride-Sharing-Diensten insbesondere in Marzahn-Hellersdorf zum Einsatz kommen?

Antwort zu 3 und 5:

Konzeptionelle Überlegungen zur Erweiterung ihrer Bediengebiete in Bereiche außerhalb des inneren S-Bahnringes haben sowohl die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) für den BerlKönig als auch der Anbieter CleverShuttle seit dem Sommer 2019 an den Senat herangetragen. Die Überlegungen zur Erweiterung des Bediengebiets des BerlKönig betreffen nicht den Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Bei den Überlegungen von CleverShuttle steht die bessere Bedienung des gesamten Bediengebiets durch so genannte „Rückkehrzonen“ im Vordergrund, die eine Erweiterung des Angebots auch in den Randbezirken, so auch in Teilen von Marzahn-Hellersdorf, umfassen könnte. Die Planung von Erprobungsgebieten liegt vorbehaltlich der Genehmigungsfähigkeit bei den Unternehmen.

Frage 4:

Gibt es von Seiten der Bezirke Unterstützung für den Probetrieb derartiger Angebote?

Antwort zu 4:

Ja. Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf hat sich mit Schreiben vom 7. November 2019 an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gewandt und sich für eine Erweiterung des Betriebsgebiets nach Osten um Marzahn-Hellersdorf und um die Einrichtung einer so genannten „Rückkehrzone“ in Marzahn-Hellersdorf, z. B. am Bahnhof im Bereich Friedrichsfelde, eingesetzt.

Frage 6:

Welche Abstimmungen zum im NVP beschriebenen Rufbussystem für Mahlsdorf-Süd sind seit August 2019 mit den umliegenden Gemeinden bzw. dem Landkreis erfolgt?

Antwort zu 6:

Das im Nahverkehrsplan (NVP) zur Erprobung vorgesehene System soll primär Bereiche innerhalb Berlins bedienen, die von den heutigen BVG-Linien 62, 63, 108 und 398 nicht erschlossen werden. Im Nachbarortsverkehr bedient die BVG den Ortsteil Waldesruh der Gemeinde Hoppegarten mit der Linie 108, der Landkreis Märkisch Oderland als zuständiger Aufgabenträger hat dieser Bestellung durch das Land Berlin zugestimmt. Soweit bei dieser Linie ggf. ein Ersatz zu Zeiten schwacher Nachfrage oder eine Ergänzung im Rahmen des Rufbuskonzepts sinnvoll sein sollte, wird der Landkreis in entsprechende Gespräche einbezogen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20229 verwiesen, in der auf die Verhandlung der spezifischen Entgeltparameter für Rufbusverkehre im Rahmen des neuen Verkehrsvertrags für die BVG verwiesen wird. Daher ist im NVP auch der Vertragsstart am 01.09.2020 als frühestmöglicher Zeitpunkt der Erprobung benannt.

Frage 7:

Im Rahmen der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 18/20 229 hat der Senat ausgeführt, dass Konzessionsmodelle, welche Sharing-Anbietern auferlegen, Angebote im gesamten Stadtgebiet zu realisieren, nicht in Betracht kämen. Hat sich an dieser Auffassung etwas verändert?

Antwort zu 7:

Nein. Wie bereits im Rahmen der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20229 zu Frage 11 ausgeführt, sieht das derzeit geltende bundeseinheitliche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) app-basierte Ridepooling-Verkehrsangebote nicht vor, so dass derzeit nur auf vier Jahre begrenzt Pilotangebote zur Erprobung neuer Verkehrsformen rechtlich zulässig sind.

Berlin, den 13.12.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz