

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oliver Friederici und Tim-Christopher Zeelen (CDU)

vom 11. November 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. November 2014) und **Antwort**

Individualverkehr und ÖPNV

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

Frage 1: Gibt es konkrete Konzepte, wie der Anteil der Berufspendler mit attraktiven und akzeptierten Alternativen vom Individualverkehr auf den ÖPNV gelenkt werden kann?

Antwort zu 1: Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr formuliert grundsätzlich das Ziel einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. In der entsprechenden Teilstrategie ist das Ziel formuliert, die Anteile der Verkehrsträger des Umweltverbunds insgesamt sowie speziell auch die Anteile des ÖPNV am Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, sieht der StEP Verkehr eine Reihe von Maßnahmen vor:

- Maßnahmen, die die Attraktivität des ÖPNV steigern, wie bspw. die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an bestehenden und hochwertigen ÖPNV-Anbindungen, eine Anpassung der ÖPNV-Angebote an veränderte Nachfrage, stärkere Integration der Angebote der Verkehrsträger des Umweltverbunds, Erhalt und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und
- Maßnahmen, die hinsichtlich der Nutzung des ÖPNV befördernd wirken, hierzu zählen z.B. Parkraumbewirtschaftung und Umgestaltungen von geeigneten Straßenräumen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Frage 2: Inwieweit erfolgt hierbei eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg?

Frage 3: Gibt es konkrete Vorstellungen zur gemeinsamen Finanzierung von notwendigen Ausbaumaßnahmen in der Infrastruktur (z.B. P+R sowie B+R-Anlagen; Erhöhung des ÖPNV-Angebots; Verbesserte Tarifangebote für Umlandpendler)?

Antwort zu 2 und 3: Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder Berlin und Brandenburg stimmen sich hinsichtlich bestimmter Fragestellungen bspw. in Zusammenhang mit der Erarbeitung strategischer Planwerke ab. Es gibt auf der Verwaltungsebene regelmäßige Abstimmungen zu verkehrspolitisch relevanten Themen.

Mit dem Land Brandenburg gibt es darüber hinaus, teilweise gemeinsam mit dem VBB¹, sowohl hinsichtlich der Angebotsgestaltung im SPNV², des Infrastrukturausbaus wie auch der Weiterentwicklung des Verbundtarifs eine kontinuierliche Zusammenarbeit.

Die Finanzierung von Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur beziehungsweise einer Erhöhung des ÖPNV-Angebots erfolgt dabei grundsätzlich nach der territorialen Zuständigkeit.

In Bezug auf die Stadt-Umland-Verkehre des ÖPNV ist grundsätzlich anzumerken, dass die Angebote im Bus- und S-Bahn-Verkehr auf Berliner Gebiet oftmals bereits eine höhere, nachfragegerechte Angebotsdichte im Vergleich zum Angebot im Umland aufweisen. Bei steigender Verkehrsnachfrage zwischen Berlin und den berlinnahen Gebieten in Brandenburg wäre daher je nach Relation zu prüfen, ob dichte ÖPNV-Angebote über die Landesgrenze hinaus nach Brandenburg verlängert werden können. Aufgrund der geteilten Zuständigkeiten für die Stadt-Umland-Verkehre wären die Angebotsausweitungen auf Brandenburger Gebiet dabei durch den jeweiligen Umland-Landkreis (zuständig für Bus- und Straßenbahnverkehre) bzw. das Land Brandenburg (zuständig für den Schienenpersonennahverkehr) zu prüfen und zu finanzieren.

¹ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

² Schienenpersonennahverkehr

Entsprechende Planungen für Angebotsverbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr erfolgen unter Koordination des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zurzeit beispielsweise für den Busverkehr zwischen Potsdam und Berlin-Spandau sowie die Busverkehre zwischen Berlin und dem Landkreis Oberhavel. Im August 2014 wurde zudem ein verbessertes und verdichtetes Busangebot zwischen Berlin-Buch bzw. Berlin-Hohenschönhausen und dem Landkreis Barnim (Gemeinden Panketal und Ahrensfelde) in Betrieb genommen.

Frage 4: Wie werden diese Themen im Masterplan Parken berücksichtigt?

Antwort zu 4: Im Koalitionsvertrag ist vereinbart, dass mit einem „Masterplan Parken Berlin“ eine Strategie für die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin erarbeitet werden soll. Über die Parkraumbewirtschaftung hinaus sollen weitere Themen wie die Integration neuer Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Straßenraum (z.B. Carsharing, Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr, Fahrradabstellplätze) und die Erprobung innovativer Verfahren zur Bürgerbeteiligung im Rahmen von Modellprojekten aufgegriffen werden. Die Arbeiten an einer entsprechenden „Strategie Parken in Berlin“ laufen.

In Zusammenhang mit oben stehender Thematik wird überlegt, ob ein Pilotprojekt „P+R und B+R entlang an einer ausgewählten ÖV³-Trasse“ durchgeführt werden sollte. Unter Einbeziehung des Umlands könnte dabei insbesondere das Zusammenspiel von attraktiven P+R-Angeboten, hoher ÖPNV-Qualität und Parkraumbewirtschaftung untersucht und bewertet werden.

Frage 5: Wie erfolgt die länderübergreifende Abstimmung und Regelung der Zuständigkeiten auf Landesebene und auf Landkreis- bzw. Stadtbezirksebene?

Antwort zu 5: Hier ist zwischen den verschiedenen Themen, Fragestellungen und Zuständigkeiten zu unterscheiden (s. hierzu auch Antwort zu Frage 2 und 3). Neben fachlichen Austauschen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg, gibt es Abstimmungen zwischen den Umlandkommunen und der Berlin im Rahmen der Kommunalen Nachbarschaftsforen.

Die Zuständigkeit des Landes Berlin als Aufgabenträger sowohl für den SPNV als auch für den übrigen ÖPNV ist über das Berliner ÖPNV-Gesetz geregelt. Die Planung und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist somit Aufgabe Berlins. Die Durchführung dieses Gesetzes liegt bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung.

Das Brandenburger ÖPNVG regelt die Zuständigkeit des Landes als Aufgabenträger nur für den SPNV, für den übrigen ÖPNV stehen die Landkreise und kreisfreien Städte in der Aufgabenträgerschaft.

Die Gesetze sehen dabei vor, dass zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, das Nahverkehrsangebot möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden soll. Dies ist daher auch Inhalt in den Nachbarschaftsforen und in bilateralen Gesprächen der beteiligten Verwaltungen. Darüber hinaus wird über den VBB der Nachsteuerungsbedarf in der jährlichen Fahrplangestaltung koordiniert und entsprechende Tarifangebote abgestimmt.

Berlin, den 27. November 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Dez. 2014)

³ Öffentlicher Verkehr