

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dennis Haustein (CDU) und Danny Freymark (CDU)

vom 24. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. April 2023)

zum Thema:

Bewältigung der „letzten Meile“ angehen!

und **Antwort** vom 10. Mai 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Mai 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dennis Haustein (CDU) und
Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15347
vom 24. April 2023
über Bewältigung der „letzten Meile“ angehen!

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

Frage 1:

Welche Überlegungen hat der Berliner Senat zur Bewältigung der sog. "letzten Meile" angestellt, insbesondere von der letzten S- bzw. U-Bahn-Station in den Außenbezirken, sowie über die Berliner Stadtgrenze hinaus? Welche dazugehörigen Maßnahmen wurden umgesetzt?

Antwort zu 1:

Der Senat sichert insbesondere durch ein dichtes und flächendeckendes Bus- und Straßenbahnnetz eine wohnortnahe Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, auch abseits des S- und U-Bahn-Netzes. Für mindestens 96 % der Berliner Bevölkerung befinden sich dabei nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans (NVP) des Landes Berlin die Haltestellen in einem maximalen Umkreis von 400 Meter zum Wohnort (dichte Bebauungsstruktur) bzw. 500 Meter zum Wohnort (dünnere Besiedlungsstruktur) und damit deutlich dichter als die ca. 1.600 Meter einer Meile (siehe hierzu NVP-Kapitel III.1 „Zugangsstandards“, S. 104). Die entsprechenden Vorgaben werden derzeit zu allen Tageszeiten erfüllt, auch in den Außenbezirken.

Diese gute flächendeckende Erschließung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) führt laut der letzten Verkehrsbefragung "Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018" der Technischen Universität Dresden dazu, dass in Berlin ÖPNV-Fahrten zu ca. 94 % mit Fußwegen von und zur Haltestelle kombiniert werden, zu ca. 4 % mit Fahrten mit dem Fahrrad, zu ca. 1 % mit Fahrten mit dem Pkw (davon jeweils etwa hälftig als SelbstfahrerIn/Selbstfahrer bzw. als MitfahrerIn/Mitfahrer) und zu etwa 0,1 % mit Fahrten mit dem Taxi.

Einer weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende, dienen Maßnahmen zur Verbesserung des Querens von Fahrbahnen und der Barrierefreiheit wie dem „Fußgängerüberweg(FGÜ)-Programm“, dem „Bordabsenkungsprogramm“ und der vollständigen Barrierefreiheit auch bei den Zugangsbauwerken zum ÖPNV.

Zudem befindet sich der Fußverkehrsplan in Erarbeitung.

Um eine gute Kombinierbarkeit und damit Erreichbarkeit von S- bzw. U-Bahn-Stationen mit dem Fahrrad zu erreichen, stellt die Senatsverwaltung den Berliner Bezirken seit 2017 aus dem Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ finanzielle Mittel zur Verfügung. Die Anzahl der aus diesem Förderprogramm seit 2017 errichteten Fahrradstellplätze sind im Fortschrittsbericht 2022 im Abschnitt 4.1 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ in der Abbildung 7 (Seite 19) aufgeführt. Der Fortschrittsbericht kann über den folgenden Link abgerufen werden:
<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/radfortschritt/sbericht/>.

Eine weitere Maßnahme wohnortnahe Erschließung von Schnellbahnstationen – auch an den Außenästen – ist die geplante Errichtung von Fahrradparkhäusern an geeigneten ÖPNV-Stationen. Im Ergebnis der im Jahr 2021 abgeschlossenen Analysen zur Ermittlung des Potenzials für Fahrradparkhäuser an S- und U-Bahnstationen werden an ausgewählten ÖPNV-Stationen Machbarkeitsuntersuchungen erstellt und unter anderem wird geprüft, ob an der ausgewählten ÖPNV-Station ein Fahrradparkhaus umsetzbar ist.

Das Angebot an gesicherten Fahrradstellplätzen soll ebenfalls ausgebaut werden, mehr Informationen hierzu sind abrufbar unter: www.parkyourbike.berlin.

Die diesbezügliche Zuständigkeit des Berliner Senats beschränkt sich ausschließlich auf das Territorium des Landes Berlin. Er wird diesbezüglich grundsätzlich nicht über die Stadtgrenze des Landes Berlin tätig, arbeitet aber eng mit den territorial zuständigen Brandenburger Akteuren zusammen, beispielsweise beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Frage 2:

Welche Gespräche hat der Berliner Senat zu dem Thema seit 2016 mit der BVG geführt und mit welchem Ergebnis (bitte jeweils mit Datum aufführen)?

Frage 3:

Welche Gespräche hat der Berliner Senat zu dem Thema seit 2016 mit privaten Anbietern geführt und mit welchem Ergebnis (bitte jeweils mit Datum aufführen)?

Frage 5:

Welche konkreten Schritte sind aus den Gesprächen resultiert, die jetzt gegangen werden?

Antwort zu 2, 3 und 5:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2, 3 und 5 gemeinsam beantwortet. Die Mitarbeitenden der zuständigen Senatsverwaltungen befinden sich im regelmäßigen Austausch mit der BVG, anderen landeseigenen Unternehmen (z.B. GB infraVelo GmbH, GB infraSignal GmbH) und privaten Unternehmen und Dienstleistern im Mobilitätsbereich (z.B. Taxigewerbe, Mietwagen- und Fahrdienstleister, Ingenieurbüros, Unternehmen der New Mobility). Eine Auflistung aller Termine ist angesichts der Vielzahl an Aktivitäten nicht möglich. Über wesentliche umgesetzte Maßnahmen wird beispielsweise mittels Pressemitteilungen und auf den Homepages der Verwaltungen berichtet.

Frage 4:

Inwieweit wurden Bürgerinnen und Bürger an den Überlegungen und Aktivitäten zu diesem Thema beteiligt?

Antwort zu 4:

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans für den ÖPNV findet regelmäßig eine Beteiligung der Fachöffentlichkeit statt, unter anderem mit den Bezirken, den Verkehrsunternehmen in Berlin und im Umland, Fahrgast-, Umwelt- und Mobilitätsverbänden, der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, Verbänden für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sowie Wirtschaftsverbänden.

Bei der Erstellung des Radverkehrsnetzes Berlin wurden alle Bezirke sowie weitere Expertinnen und Experten, unter anderem der Zivilgesellschaft, Fahrradinitiativen, Umweltverbänden und der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt.

Frage 6:

Welche Rolle nimmt ein oder wird MUVA bei der Bewältigung der „letzten Meile“, insbesondere über die Berliner Stadtgrenzen hinaus, einnehmen?

Antwort zu 6:

Das Rufbus-Sammeltaxi BVG Muva „Flexible Fahrt“ wird derzeit in einem rund 62 Quadratkilometer großen Einsatzgebiet im Osten Berlins in Teilen der Bezirke Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg, Treptow-Köpenick und Friedrichshain-Kreuzberg erprobt. Die Erprobung ist bis 2025 befristet.

Die Rolle des Rufbusangebotes im Rahmen des ÖPNV basiert auf der mit dem Nahverkehrsplan (NVP) festgelegten Zielstellung und Erprobungsphase bis 2025. Deren Evaluation bildet dann die Grundlage für eine Entscheidung über die weitere Rolle. Gemessen wird der Grad der Einbettung in das ÖPNV-Angebot zum Schließen kleinräumiger Angebotslücken am Rückgang der Pkw-Nutzung und dem Umstieg auf den ÖPNV sowohl innerhalb der Bedienungsgebiete, als auch insbesondere der über das Bedienungsgebiet hinausführenden Fahrten (siehe NVP, Kapitel VI.2.4.2.1, S. 306).

Frage 7:

Welche finanziellen Mittel wurden zur Bewältigung der „letzten Meile“ bisher eingestellt bzw. bereits investiert?

Antwort zu 7:

Eine genaue Aufschlüsselung der Vielzahl einzelner Maßnahmen und deren ausschließlicher Bezug auf den Abschnitt der „letzten Meile“ ist nicht möglich. Die Aufwendungen für den ÖPNV erfolgen beispielsweise als gesamthafte Vergütung an die Verkehrsunternehmen über die Verkehrsverträge. Für die Erprobung des Rufbus-Sammeltaxis BVG Muva „Flexible Fahrt“ sind bis zum Jahr 2025 im BVG-Verkehrsvertrag bis zu 3 Mio. €/p.a. finanziert.

Für das Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ werden aus Kapitel 0730 Titel 52108 „Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs“ bereitgestellt, welche bei Errichtung von Fahrradstellplätzen in der Nähe von ÖV-Zugängen eine mittelbare Wirkung für die Qualität der „letzten Meile“ haben.

Die Anzahl der aus diesem Förderprogramm seit 2017 errichteten Fahrradstellplätze sind im Fortschrittsbericht 2022 im Abschnitt 4.1 Förderprogramm „Fahrradbügel für Berlin“ in der Abbildung 7 (Seite 19) aufgeführt. Der Fortschrittsbericht kann über den folgenden Link abgerufen werden:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/radfortschritt/sbericht/>.

Für das „FGÜ-Programm“ werden aus Kapitel 0730 Titel 52121 Mittel bereitgestellt, für das „Programm Barrierefreie öffentliche Räume“ (sog. „Bordabsenkungsprogramm“) aus Kapitel 0730 Titel 52122. Die Maßnahmen der Titel 52121 „Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ und 52122 „Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs“ haben ebenfalls eine mittelbare Wirkung für die Qualität der „letzten Meile“.

Berlin, den 10.05.2023

In Vertretung
Dr. Claudia Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt