

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stephan Schmidt (CDU)**

vom 23. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Februar 2021)

zum Thema:

Verkehrliche Anbindung Schulfarminsel Scharfenberg/ Strandbad Tegel

und **Antwort** vom 11. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. März 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stephan Schmidt (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26783
vom 23. Februar 2021
über Verkehrliche Anbindung Schulfarminsel Scharfenberg/ Strandbad Tegel

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten. Die Stellungnahmen wurden in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt. Die übermittelten Stellungnahmen sind in der Antwort an entsprechender Stelle gekennzeichnet und wiedergegeben.

Frage 1:

Welchen rechtlichen Status und welche verkehrliche Einordnung hat die westliche Verlängerung der Waldkauzstraße in Berlin-Konradshöhe, vom Abzweig „An der Krähenwiese“ bis zur Wendeschleife (Bushaltestelle Scharfenberg (Berlin))?

Antwort zu 1:

Die Verlängerung der Waldkauzstraße östlich des Abzweigs „An der Krähenheide“ ist als Waldweg Teil des Tegeler Forstes.

Der Bezirk Reinickendorf von Berlin antwortet unter Bezugnahme auf das Liegenschaftskataster wie folgt:

„Die Grenze öffentliches Straßenland/Wald verläuft an der Einmündung Waldkauzstraße/An der Krähenheide. Der weitere Weg wird verkehrlich genutzt, ist aber nicht für den Straßenverkehr gewidmet. Er liegt in der Zuständigkeit Berliner Forsten.“

Frage 2:

Wer ist bei dieser Straßenverbindung für Unterhalt und Instandhaltung zuständig? Ist die Fläche einer öffentlichen Verwaltungseinheit als Liegenschaft zugeordnet?

Antwort zu 2:

Der genannte Abschnitt befindet sich im Fachvermögen der Berliner Forsten, die für die Unterhaltung, Instandsetzung und Verkehrssicherung des Weges zuständig sind.

Frage 3:

Wer hat die Halteverbotsschilder entlang der Straßenverbindung angeordnet und aufgestellt?

Antwort zu 3:

Der Bezirk Reinickendorf von Berlin antwortet wie folgt:

„Die Z. 286 StVO [Straßenverkehrsordnung]¹ (früher Bild 22 Anl. StVO) wurden mit Bescheid PolPräs [Polizeipräsident in] Berlin, Abt. III Vk.23.45/23.49/23.50/24.05/10.18/56 am 23.01.1956 angeordnet und am 21.04.1956 durch das Tiefbauamt Reinickendorf aufgestellt. Mit Bescheid PolPräs III A-a 23.50/23.45/66 wurde am 07.09.1966 zur Schaffung klarer Rechtsverhältnisse das Anbringen eines Zusatzzeichens „auf beiden Seiten“ unterhalb der Z. 286 StVO angeordnet. Diese wurden am 19.12.1966 durch das Tiefbauamt Reinickendorf angebracht.“

Frage 4:

Auf welcher behördlichen Genehmigung oder Anordnung bzw. auf welcher gesetzlichen Grundlage wird die Straßenverbindung derzeit von den BVG-Buslinien 222 und 324 jeweils zweimal täglich genutzt?

Frage 6:

Ließe sich auf derselben Rechtsgrundlage eine Einbindung der Haltestelle in den Regelverkehr einer Buslinie begründen?

Antwort zu 4 und 6:

Die behördliche Genehmigung oder Anordnung für die Nutzung der Straße durch Busse ist in der Regel gegeben durch deren Widmung als öffentliche Straße. Dieser behördliche Akt erfolgt nach Berliner Straßengesetz durch Allgemeinverfügung und ist im Amtsblatt für Berlin zu veröffentlichen.

Hinsichtlich des Waldweges ist faktisch öffentlicher Verkehr nach StVO durch die Berliner Forsten zugelassen

Die Bedienung der Haltestelle Scharfenberg ist bereits Teil des Regelverkehrs der beiden Buslinien, sie erfolgt auf der gleichen Rechtsgrundlage wie bei den restlichen Abschnitten der beiden Linien. Die entsprechenden Fahrpläne sind veröffentlicht und die Teilfahrten nach Scharfenberg können von allen Fahrgästen im Besitz eines regulären Fahrscheins genutzt werden.

¹ Eckige Klammer entspricht Ergänzungen des Senats.

Die Bedienung der Haltestellen durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dessen Linienführung durch diese Straße ist rechtlich festgelegt durch die Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die BVG ist Inhaberin dieser für den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Linienverkehr erforderlichen Genehmigungen nach § 42 PBefG für die beiden Buslinien. Mit Wirkung zum 01.09.2020 hat das LABO (Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten) als zuständige Genehmigungsbehörde gemäß PBefG nach Durchführung des gemäß § 14 PBefG durchzuführenden Anhörungsverfahrens mit Beteiligung u.a. der von den Linien bedienten Bezirke und der Straßenverkehrsbehörden der BVG die Genehmigung für die beiden Linien (wie auch alle anderen BVG-Buslinien) wieder erteilt, nachdem die zuvor erteilten Genehmigungen regulär ausgelaufen waren. Beide Liniengenehmigungen umfassen den aktuellen Linienweg und Fahrplan einschließlich der Teilfahrten zur Endhaltestelle Scharfenberg; die Fahrpläne sowie eine kartografische Darstellung des Linienwegs waren Teil der Unterlagen des Anhörungsverfahrens.

Die BVG antwortet wie folgt:

„Die Fahrten für die Schülerinnen und Schüler der Schulfarminsel Scharfenberg, die abweichend von der Stammstrecke zum Fähranleger bzw. Strandbad Tegel verkehren, sind durch den Aufgabenträger des Landes Berlin bestellte Fahrten, die im Rahmen des Verkehrsvertrages durch die BVG erbracht werden. Diese Fahrten sind als Teilfahrten in den jeweiligen Liniengenehmigungen enthalten.“

Frage 5:

Gilt dieselbe Grundlage für den Verkehr von Versorgungsfahrzeugen, Lehrkräften und Gästen der Schulfarm Scharfenberg und des Strandbades Tegel?

Antwort zu 5:

Nein. Die Liniengenehmigung gilt nur für den ÖPNV.

Der hier genannte Individualverkehr wird allenfalls durch eine Widmung bzw. durch den vom Eigentümer faktisch zugelassenen öffentlichen Verkehr berechtigt, die Strecke zu nutzen, sofern nicht Absperrungen oder Verkehrszeichen nach StVO entgegensehen.

Frage 7:

Welche Voraussetzungen müssten sonst noch für eine regelmäßige Anbindung einer Buslinie an diese Haltestelle erfüllt werden?

Antwort zu 7:

Der Bezirk Reinickendorf teilt Folgendes mit:

„Für eine regelmäßige Anbindung der Haltestelle müsste Planungsrecht geschaffen werden und die Flächenzuordnung zum Straßen- und Grünflächenamt im Bezirksamt Reinickendorf von Berlin erfolgen, da die Verlängerung der Waldkauzstraße keine öffentliche Straße ist.“

Soweit mit der Frage eine Ausweitung des derzeitigen Fahrplanangebots gemeint sein sollte, wäre hierfür zum einen durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger eine Bestellung solcher Fahrten bei der BVG vorzunehmen. Weiterhin müsste durch die BVG eine Liniengenehmigung nach § 12 PBefG beantragt werden oder eine Fahrplanänderung nach § 40 PBefG angezeigt werden. Die Erteilung einer Liniengenehmigung kann in der Regel nur dann erfolgen, wenn

im Anhörungsverfahren der örtlich zuständige Träger der Straßenbaulast keine begründeten Einsprüche gegen die Befahrbarkeit der Straßen vorbringt. Mit einer erteilten Liniengenehmigung geht auch eine Betriebspflicht nach § 21 PBefG einher. Vor der Beantragung und der zuvor erforderlichen Bestellung durch den Aufgabenträger wäre zudem durch den zuständigen Betriebsleiter der BVG zu überprüfen, ob eine regelmäßige Bedienung in einem gegenüber heute deutlich ausgeweiteten Umfang aufgrund der konkreten Straßenverkehrssituation überhaupt möglich ist. Die BVG kann gegenüber dem Aufgabenträger Bestellungen ablehnen, wenn die Leistungserbringung aufgrund der unzureichenden Infrastruktur nicht sicher gewährleistet werden kann, beispielweise im Falle von regelmäßig zugeparkten Haltestellen oder einer durch parkende Fahrzeuge blockierten ausreichenden Fahrbahnbreite. Nach Kenntnis des ÖPNV-Aufgabenträgers stellt sich die konkrete Straßenverkehrssituation im unmittelbaren Umfeld des Strandbades Tegel gerade an Tagen mit schönem Badewetter als problematisch dar, so dass hier Lösungen zur Sicherstellung der Befahrbarkeit in Zusammenarbeit mit den zuständigen bezirklichen Stellen gefunden werden müssten.

Die BVG antwortet wie folgt:

„Voraussetzung ist die Zusicherung durch den Bezirk Reinickendorf, gemeinsam für die Einhaltung der Halteverbote zu sorgen, sodass die Straße für Busse passierbar bleibt. Schlussendlich müssen alle Leistungen, die wir erbringen, vom Aufgabenträger zugestimmt und durch diesen bestellt werden.

Im Falle einer Beantragung einer Liniengenehmigung durch ein anderes Verkehrsunternehmen wäre ebenfalls ein neues Genehmigungsverfahren erforderlich.“

Frage 8:

Welche baulichen Maßnahmen wären dafür notwendig, wer wäre für deren Planung und Durchführung zuständig?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Reinickendorf antwortet wie folgt:

„Wenn das Planungsrecht an das Bezirksamt ginge, müsste die öffentliche Straße anhand der dann maßgeblichen technischen Vorschriften hergestellt werden.“

Die BVG teilt mit:

„Die Waldkauzstraße muss auf einem kurzen Stück in kleinem Umfang verbreitert werden. Darüber hinaus müssen Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

Die Planung und Durchführung liegen in der Zuständigkeit des Bezirks Reinickendorf.“

Frage 9:

Welche Kosten würden dadurch schätzungsweise entstehen und welche Möglichkeiten zur Finanzierung sieht der Senat?

Frage 10:

Welchen Zeithorizont sieht der Senat für die unter 7. und 8. abgefragten Maßnahmen?

Antwort zu 9 und 10:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat die BVG um Prüfung von Angebotsmaßnahmen für ein erweitertes ÖPNV-Angebot im innerstädtischen Freizeit- und Erholungsverkehr gebeten. Eine potentielle Maßnahme wäre auch der Busverkehr zum Strandbad Tegel. Das Prüfergebnis, eine Kostenschätzung und ein möglicher Zeitplan für eine eventuelle Maßnahmenumsetzung liegt noch nicht vor. Der Zeithorizont hängt auch von der Dauer der Klärung der Befahrbarkeit mit den zuständigen bezirklichen Stellen ab. Die Höhe der Kosten einer zusätzlichen Bestellung von Verkehrsleistungen nach Frage 7 wäre unter anderem von der Festlegung des konkreten Fahrtwegs, der Taktfolge, der Bedienungszeiträume pro Tag, dem Umfang der saisonal nötigen Bedienung und den Einbindungsmöglichkeiten ins vorhandene Liniennetz abhängig. Eine Bestellung von Verkehrsleistungen nach Frage 7 wäre aus dem Kapitel 0730 Titel 54045 (Leistungen des innerstädtischen ÖPNV) zu finanzieren.

Mögliche Kosten für die Herstellung der Befahrbarkeit sind dem Senat nicht bekannt. Deren Finanzierung läge in der Zuständigkeit des Straßenbulasträgers /Straßenlandeigentümers.

Das Bezirksamt Reinickendorf antwortet wie folgt:

„Hinsichtlich der Kosten kann keine Aussage getroffen werden. Eine Finanzierung durch den Bezirk ist nicht möglich, da er nicht über die Flächen verfügt. [Der Zeithorizont beträgt] mindestens 5 Jahre bis 10 Jahre.“

Berlin, den 11.03.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz