Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 27 922
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 11. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2021)

zum Thema:

Stand der Einführung des vor 4 Jahren versprochenen Rufbussystems in Marzahn-Hellersdorf

und **Antwort** vom 29. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Jun. 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

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. 18/27922
vom 11. Juni 2021
über Stand der Einführung des vor 4 Jahren versprochenen Rufbussystems in Marzahn-Hellersdorf

---

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

Frage 1:

Wie ist der Stand der Abstimmungen zur Erprobung eines Rufbusses (On Demand-Ridepooling)?

Antwort zu 1:

Das geplante Konzept zur Erprobung eines Rufbusses (On Demand-Ridepooling) ist zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und der BVG abgestimmt, ein entsprechendes Bestellschreiben wurde der BVG zugeleitet.

Frage 2:

Welches Bediengebiet, welche Betriebszeiten und welche Fahrpreise sind aktuell für die Nutzung des Angebotes vorgesehen?

Antwort zu 2:

Der Betrieb des Rufbusses umfasst als Bediengebiet mindestens ein Gebiet von ca. 41 km² Größe. Das Bediengebiet deckt gleich mehrere der im Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023 identifizierten Potenzialgebiete für bedarfsorientierte Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ab und geht im Umfang über die im NVP vorgesehene Pilotierung deutlich hinaus. Der Rufbus bedient Teile der Bezirke Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick. Im Westen wird das Bediengebiet von der Ringbahn zwischen den Bahnhöfen Ostkreuz und Frankfurter Allee begrenzt. Im Norden verläuft die Grenze zwischen den Bahnhöfen Frankfurter Allee und Lichtenberg entlang der

Frankfurter Allee, ab dort bis zur Stadtgrenze entlang der von der S5 bedienten Bahnstrecke in Richtung Strausberg und Kostrzyn. Im Süden begrenzt die von der S3 bediente Bahnstrecke in Richtung Fürstenwalde und Frankfurt/Oder das Bediengebiet, im Osten die Stadtgrenze zwischen den beiden Bahnstrecken.

Es wird eine Betriebszeit von 16 Stunden pro Tag geben (geplant ist: 4:30 Uhr - 20:30 Uhr Mo-Fr und 08:00 Uhr - 24:00 Uhr an Wochenenden).
Neben den Haltepunkten des klassischen ÖPNV werden in Straßen und Quartieren ohne ÖPNV-Bedienung virtuelle Haltestellen angefahren. Deren Abstände orientieren sich an der Haltepunktdichte wie entlang der vorhandenen Bus- und Straßenbahnlinien (durchschnittlich 300 m Abstand, nicht engmaschiger). Eine Tür-zu-Tür Bedienung wird nicht angeboten. Darüber hinaus sollen, soweit möglich, an öffentlichen Einrichtungen im Bediengebiet, die für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von Bedeutung sind (bspw. Bibliotheken, Ärztehäuser, Seniorentreffs etc.) virtuelle Haltestellen vorgesehen werden.

Es wird einen differenzierten in den ÖPNV eingebundenen Tarif geben, je nach Art der vom Fahrgast gewählten Verbindung und Abholort. Der Fokus liegt auf einem attraktiven Angebot für die „letzte Meile“ zum bzw. vom klassischen ÖPNV. Grundsätzlich benötigt jeder Fahrgast einen Fahrausweis des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB), der den Tarifbereich B umfasst. Die weitere tarifliche Differenzierung innerhalb des Bediengebiets wird dann wie folgt umgesetzt:

- „Zubringer zu „klassischem ÖPNV“ innerhalb unterversorgter Gebiete“: zur Anwendung kommt nur der normale VBB-Tarif, der den Tarifbereich B umfasst, ohne Zuschläge,
- „Zubringer zu „klassischem ÖPNV“ außerhalb unterversorgter Gebiete“: fixer Komfortzuschlag von 1,50 EUR zzgl. zum normalen VBB-Tarif; Mitfahrende zahlen 0,50 EUR Komfortzuschlag
- Direktfahrt zwischen „virtuellen Haltestellen“: zzgl. zum normalen VBB-Tarif ist ein Zuschlag in Form eines Kilometerpreises in Höhe von 1,50 EUR je Kilometer zu zahlen; Mitfahrende zahlen zzgl. zum normalen VBB-Tarif 0,50 EUR Zuschlag.

Frage 3:

Wann soll das Angebot starten?

Antwort zu 3:

Die Bestellung erfolgt mit dem Ziel, einen Betriebsstart zum 01.05.2022 zu ermöglichen. Entscheidend sind hier Zeitbedarf und Ergebnis der Subunternehmervergabe, die von der BVG durchgeführt werden wird.

Frage 4:

Wie viele Fahrzeuge für die Realisierung des Angebotes stehen bereits zur Verfügung?

Antwort zu 4:

Keine.

Frage 5:

Wie viele Fahrzeuge stehen für den Bereich Mahlsdorf-Süd zur Verfügung?

Antwort zu 5:

Eine Aussage zum Fahrzeugeinsatz in einzelnen Teilen des Bediengebiets ist nicht möglich, da sich die Verteilung der Fahrzeuge im in der Antwort zu 1 dargestellten Bediengebiet rein nachfragegesteuert digital über die Algorithmen der App ergeben wird. Insgesamt sollen in den ersten zwölf Monaten im Bediengebiet ca. 23 Fahrzeuge, danach bis zu 26 Fahrzeuge eingesetzt werden.

Frage 6:

Wann wird das Konzept veröffentlicht?

Antwort zu 6:

Die BVG wird die Subunternehmervergabe als Verhandlungsverfahren durchführen. Es ist hier ein Qualitätswettbewerb vorgesehen, in dem die in der Bestellung des Aufgabenträgers genannten Parameter den Mindeststandard darstellen. Daher wird das tatsächliche Konzept erst nach erfolgreicher Ausschreibung, jedoch vor Betriebsstart veröffentlicht werden.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat seine eigenen Bemühungen zur Verbesserung der Anbindung von S- und U-Bahnhöfen vor dem Hintergrund, dass der Anbieter Clever Shuttle bereits 2019 angeboten hatte, einen entsprechenden Erprobungsbetrieb zu realisieren?

Antwort zu 7:

Wie in der Antwort zu Frage 9 der Schriftlichen Anfrage 18/25899 ausgeführt, hat das in Berlin 2016 eigenwirtschaftlich gestartete, zum DB-Konzern gehörende Unternehmen CleverShuttle den Betrieb seines Ridepooling-Dienstes in Berlin ebenso wie in Dresden und München Ende Juni 2020 eingestellt, so dass der Senat die damals geplante weitere eigenwirtschaftliche Erprobung in Außenbezirken nicht mehr genehmigen konnte. Da die Verkehre des BerlKönig und von CleverShuttle als Erprobungen nach der Experimentierklausel des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) genehmigt wurden, wäre ein Weiterbetrieb nach Ende des Erprobungszeitraums nach aktuell geltendem Personenbeförderungsrecht nicht möglich.

Erst mit der Novelle des PBefG wird zum 1. August 2021 ein Rechtsrahmen geschaffen, der sowohl einen in den ÖPNV integrierten Linienbedarfsverkehr als auch

eigenwirtschaftliche Bedarfssammelverkehre typisiert und somit auch langfristig ermöglicht.

Berlin, den 29.06.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz