

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 26. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. März 2019)

zum Thema:

Sinnhaftigkeit des Einsatzgebietes des BerlKönig und der Kooperation mit Daimler

und **Antwort** vom 18. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. März 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18077
vom 26. Februar 2019
über Sinnhaftigkeit des Einsatzgebietes des BerlKönig und der Kooperation mit Daimler

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 die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Fahrzeuge des BerlKönig sind derzeit im Einsatz?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Zum Stand 28.02.2019 waren insgesamt 132 Fahrzeuge konzessioniert. In Spitzenzeiten sind aber in der Regel maximal 70 % der Fahrzeuge im Einsatz. Dies erklärt sich durch verschiedene Faktoren wie Ladezeiten, Nachfrage, Reparaturen, Reinigung, Wartung und Instandhaltung.“

Frage 2:

Wie viele Fahrten wurden mit dem Fahrdienst BerlKönig seit seiner Inbetriebnahme realisiert? Wie viele Kilometer wurden dabei in Summe mit den BerlKönig-Fahrzeugen zurückgelegt/gefahren (Bitte um Ausschließung nach Leerfahrten/Fahrten mit Fahrgästen)

Frage 4:

Wie ist die Auslastung der Fahrzeuge? Wie viele Personen fahren durchschnittlich gleichzeitig mit dem BerlKönig?

Frage 5:

Wie viele Einzelfahrten mit nur einem Fahrgast gab es anteilig?

Antwort zu 2, 4 und 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Bisher wurden rund 340.000 Personenfahrten durch den BerlKönig realisiert und dabei insgesamt 1,6 Mio. Kilometer gefahren - über 60 % davon mit Fahrgästen. Die für die Erprobung relevante Kennzahl der geteilten Fahrten entwickelt sich seit der Inbetriebnahme des BerlKönig am 7. September 2018 sehr positiv. So waren bspw. im Januar 2019 bereits 69 % der Fahrten geteilt und zu Spitzenzeiten sogar 95 %.“

Hinweis des Senats: Geteilte Fahrten sind Fahrten mit mehr als einem Fahrgast.

Frage 3:

Wie viele Kunden zählt der BerlKönig bisher insgesamt?

Frage 9:

Wie viele Nutzerinnen und Nutzer haben bisher die App zur Nutzung des BerlKönig-Angebotes heruntergeladen?

Antwort zu 3 und 9:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es gab bisher über 145.000 App Downloads und knapp 90.000 Kunden haben sich für den BerlKönig registriert.“

Frage 6:

Wo werden die Fahrzeuge des BerlKönig abgestellt, wo befinden sich wie viele die Betriebshöfe? Welche Kosten ergeben sich für das Abstellen der Fahrzeuge?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Fahrzeuge werden auf Liegenschaften der BVG und nicht auf öffentlichem Straßenland abgestellt. Hierfür werden sowohl freie Parkflächen in der Tiefgarage des TRIAS-Gebäudes an der Holzmarktstraße 15-17, 10179 Berlin, als auch auf dem Betriebshof Indira-Gandhi Straße 98, 13053 Berlin, genutzt. Für das Abstellen entstehen keine zusätzlichen Kosten.“

Frage 7:

Wie viele der sich im Einsatz befindenden BerlKönig-Fahrzeuge fahren mit alternativem Antrieb? Wie viele fahren mit Diesel?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Von den 132 [...] im Einsatz befindlichen Fahrzeugen fahren 64 mit Verbrennungsmotor, mehr als die Hälfte (68 Fahrzeuge) fährt vollelektrisch.“

Frage 8:

Wie sind die Rechte am Namen „BerlKönig“ zwischen BVG und ViaVan (einem JointVenture aus Via und Mercedes-Benz Vans) geregelt?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Rechte liegen ausschließlich bei der BVG.“

Frage 10:

Wer hat Zugriff auf die durch die App entstehenden Nutzer- und Bewegungsdaten?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten für die Nutzung der BerlKönig-App und der darüber angebotenen Dienstleistungen finden sich in den öffentlich zugänglich Datenschutzhinweisen, zu finden über den folgenden Link: <https://www.berlkoenig.de/app-datenschutz/>.“

Frage 11:

Wie ist die Beschäftigung der Fahrer/innen organisiert? Wo sind die Fahrer angestellt und nach welchem Tarif werden diese bezahlt?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Fahrerinnen und Fahrer werden von der ViaVan GmbH bereitgestellt. Die Gehälter liegen über dem Mindestlohn und werden nach Dienststunden bezahlt.“

Frage 12:

Wie erklärt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima das gewählte Einsatzgebiet angesichts der einschlägigen wissenschaftlichen Studien, die eine Substitution nicht-motorisierter und öffentlicher Verkehrsmittel durch ridehailing-Angebote in innerstädtischen Lagen belegen und die im neuen Nahverkehrsplan der Senatsverwaltung selbst zitiert werden?

Antwort zu 12:

Die im Nahverkehrsplan 2019-2023 angesprochenen Studien und Erkenntnisse zu Erfahrungen im Ausland beurteilen überwiegend die Auswirkung von per App vermittelten

Einzelfahrten in Konkurrenz zu einem häufig nicht mit dem in Europäischen Großstädten vergleichbar ausgebauten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor Ort. In diesen Studien werden zudem vom Begriff Ridesharing hohe Anteile an privaten taxiähnlichen Angeboten umfasst, die in Deutschland nicht zugelassen sind. Die Studien geben daher wichtige Hinweise auf mögliche Risiken dieser Verkehrsformen. Sie sind aber nicht vollständig auf die Situation in deutschen Großstädten übertragbar und ersetzen daher nicht die Erhebung eigener Daten vor Ort. Die Entwicklungen im Ausland rechtfertigen die Position des Landes Berlin, sich gegen eine generelle Genehmigungsfähigkeit dieser Verkehre auszusprechen, um erst einmal im deutschen Markt in einem von der Genehmigungsbehörde definierten Rahmen zu testen, welche Effekte unter Berliner Rahmenbedingungen eintreten und die entsprechenden Daten durch ein Monitoring zu erfassen.

Das Erprobungsgebiet ist daher in Berlin örtlich und auch von der Fahrzeuganzahl her begrenzt, um relevante Beeinträchtigungen des vorhandenen ÖPNV und des Taxigewerbes möglichst auszuschließen. Der Senat hält es für sinnvoll, eine solche Erprobung eines app-basierten Ridepooling-Verkehrsangebotes in Berlin gerade auch von einem kommunalen Unternehmen (mit privaten Partnern) vornehmen zu lassen. Die BVG und das Land Berlin können dadurch wichtige Erkenntnisse gewinnen, wie das Pooling in Kombination mit dem Konzept virtueller Haltestellen wirkt und welche Verkehre durch das neue Angebot ersetzt werden. Das neue Angebot soll im Ergebnis einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsgesetzes leisten, indem es die Umweltauswirkungen des Verkehrs minimiert. Die Erkenntnisse aus dem Erprobungsverkehr sind dabei auch für die beginnende Diskussion mit dem Bund um die Novellierung des Personenbeförderungsrechts relevant.

Eine dauerhafte Entscheidung für eine Marktöffnung wird mit dem Erprobungsbetrieb also nicht getroffen, sondern es wird eine Datengrundlage geschaffen für eine faktenbasierte Entscheidung über die grundsätzliche Zulassung derartiger Angebote und deren Regulierungsbedarf.

Berlin, den 18.03.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz