Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 22 849
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)

vom 05. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. März 2020)

zum Thema:
Bedeutung des BerlKönigs für die Berliner Behinderten

und **Antwort** vom 20. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Mrz. 2020)

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 Andreas Statzkowski (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22849
vom 05. März 2020
über Bedeutung des BerlKönigs für die Berliner Behinderten

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

Frage 1:

Inwieweit trifft es zu, dass ein Großteil der Fahrzeuge, die im Rahmen des Modellversuchs BerlKönig eingesetzt werden, in der Lage sind, Rollstühle und andere umfangreichere Hilfsmittel für Behinderte zu transportieren?

Antwort zu 1:

Es trifft nicht zu, dass ein Großteil der Fahrzeuge im Erprobungsverkehr des BerlKönig für den Transport von Rollstühlen geeignet ist. Bis Februar 2020 ermöglichten fünf von 185 BerlKönig-Fahrzeugen einen Zustieg über eine Rampe an der Heckklappe. Die Deckenhöhe dieser Fahrzeuge beträgt 1,37 m, was nicht der DIN-Norm für barrierefreie Fahrzeuge entspricht, die z.B. für Inklusionstaxen gilt. Um auch Personen im Rollstuhl, die eine höhere Deckenhöhe benötigen, die Fahrt im BerlKönig zu ermöglichen, haben die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) im Februar 2020 einen ausgebauten Sprinter in die Flotte aufgenommen. Dieser hat eine Deckenhöhe von über 1,80 m.

Die BVG betreibt den BerlKönig aktuell auf Basis eines eigenwirtschaftlichen Antrags im Rahmen der sog. „Experimentierklausel“ (§ 2 Abs. 7 PBefG - Personenbeförderungsgesetz). Die BVG hat den Antrag beim zuständigen Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) für die maximal zulässigen vier Jahre gestellt. Der BerlKönig ist also nicht Teil des vom Land Berlin bestellten und finanzierten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), so dass die für den ÖPNV geltenden Anforderungen an die Barrierefreiheit noch nicht erfüllt werden müssen.

Frage 2:

Inwieweit kann der Berliner Senat bestätigen, dass der Modellversuch BerlKönig insbesondere von behinderten Menschen gern und oft in Anspruch genommen wird?

Antwort zu 2:

Die Frage der Nutzung des BerlKönig durch Menschen mit Behinderung ist nicht Bestandteil des Monitorings des Senats. Die durchgeführten Fahrgastumfragen fokussieren darauf, welche Verkehrsmittel die Fahrgäste ansonsten genutzt hätten. Anlässlich der parlamentarischen Diskussion im Februar 2020 hatte die BVG auf Nachfrage dem Senat mitgeteilt, dass die fünf rollstuhlgerechten Fahrzeuge des BerlKönigs rund um die Uhr im Einsatz seien und im Januar 2020 198 Buchungen von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern vorlagen, was 0,3 % der Gesamtbuchungen in diesem Monat entspricht.

Frage 3:

Welche Zahlen liegen dem Berliner Senat zur Inanspruchnahme von ‚Gutscheinen' zur Beförderung von behinderten Menschen durch ‚normale' Taxis in Berlin vor und inwieweit kann der Berliner Senat bestätigen, dass dieses Modell insbesondere wegen mangels geeigneter Transportfahrzeuge nicht wirklich angenommen wird und welche finanziellen Mittel hat das Land Berlin im Jahr 2019 dafür eingesetzt?

Antwort zu 3:

Der Senat geht davon aus, dass sich die Frage auf das sog. „Taxikonto" nach § 6 Abs. 5 der Verordnung über die Vorhaltung eines besonderen Fahrdienstes bezieht. In 2019 haben in Berlin monatlich durchschnittlich 382 Personen das Taxikonto genutzt. 25.482 Taxi-Fahrten wurden in 2019 gegenüber dem Landesamt für Gesundheit und Soziales über das Taxikonto abgerechnet (diese Zahl ist nicht zwingend gleichzusetzen mit den in 2019 tatsächlich durchgeführten Taxikonto-Fahrten). Im Rahmen der Erstattung von Ausgaben für die Inanspruchnahme eines Taxis (Taxikonto) durch das Landesamt für Gesundheit und Soziales wurden in 2019 648.105,61 € aufgewendet.
Die Inanspruchnahme des Taxikontos durch den anspruchsberechtigten Personenkreis ist grundsätzlich rückläufig. Auf welche Ursachen das letztlich zurückzuführen ist, kann der Senat in Anbetracht der bestehenden Datenlage nicht zuverlässig einschätzen.

Frage 4:

Welche Auffassung hat die Landesbehindertenbeauftragte zum Modellversuch BerlKönig aus Sicht der behinderten Menschen in Berlin?

Antwort zu 4:

Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung (LfB) teilt hierzu mit, dass der Verkehr on demand als Ergänzung zum ÖPNV für Menschen mit Behinderungen insbesondere zu Tagesrandzeiten, in Außenbezirken und mit flexiblen Zu- und Aussteigeorten eine Bereicherung sein kann, da es in der Bundesrepublik keine Verpflichtung zur Barrierefreiheit im Taxigewerbe gibt. Allerdings hat eine nicht repräsentative Auswertung in der AG Bauen und Verkehr barrierefrei mit direkter Testung eines Fahrzeuges im August 2019 bestätigt, dass der BerlKönig nur eingeschränkt barrierefrei ist. Dies hatten Bürgerinnen und Bürger mit Mobilitätseinschränkungen bereits mehrfach an die LfB herangetragen.

Zum einen waren mit Stand 13. August 2019 lediglich fünf von 154 Fahrzeugen Modelle, die eine Mitnahme im bzw. mit einem Rollstuhl ermöglichten. Zum anderen ergab die Testung vor Ort, dass eine Mitnahme größerer Rollstühle gänzlich unmöglich war. Weitere Einschränkungen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen, bestehen durch fehlende Kontraste im Inneren des Fahrzeuges, bei den Stufen am Einstieg und den Haltegriffen. Kritisiert wurden außerdem eine nicht barrierefreie Bedienbarkeit der App, fehlende Bestellmöglichkeiten ohne App und nicht klare Regelungen beim Auffinden des Fahrzeuges an den virtuellen Haltepunkten.

Einen Service on demand, der nicht voll umfänglich die Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt, lehnt die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung ab.

Frage 5:

Welche Rolle spielen zahlreiche Hilfeschreie von Behindertenorganisationen zum Beispiel auf dem Jahresempfang des Spandauer Behindertenbeauftragten, die händeringend eine Ausweitung des Modellversuchs auch auf die anderen Bezirke wie Spandau fordern, um endlich auch behinderten Menschen eine angemessene Form der Mobilität in unserer Stadt zu ermöglichen?

Frage 6:

Wann und in welcher Form und unter welcher Einbeziehung des Berliner Abgeordnetenhauses wird es hierzu eine Entscheidung geben, inwieweit sind 43 Millionen € zu viel an öffentliche Mitteln, um unseren behinderten Mitbürgern eine sach- und zeitgerechte Form der Mobilität zukommen zu lassen?

Antwort zu 5 und 6:

Das Angebot des BerlKönig ist darauf ausgerichtet, einen Beitrag zu Erreichung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes zu leisten, indem es die Umweltauswirkungen des Verkehrs minimiert und mehr Mobilität durch weniger Verkehr ermöglicht. Durch die Erprobung sollen wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, wie das Pooling in Kombination mit dem Konzept virtueller Haltestellen wirkt, welche Verkehre durch das neue Angebot ersetzt und welche Kundengruppen vorrangig gewonnen werden.

Nach rund 18 Monaten Betrieb lassen sich bezüglich der o.g. Zielformulierungen anhand der aktuellen Eckdaten zum Betrieb des BerlKönigs folgende Einzelpunkte als Zwischenergebnis festhalten:

- Das Angebot wird von den Kundinnen und Kunden sehr gut angenommen und bewertet, die App und das Pooling sind technisch ausgereift, es gibt auch bei ÖPNV-Abonnenten für bestimmte Relationen/Anlässe Zahlungsbereitschaften für ein Premiumangebot, das deutlich teurer ist als der klassische Öffentliche Verkehr (ÖV), aber deutlich günstiger als ein Taxi.
- Der Besetzungsquotient des BerlKönig liegt unter dem des MIV: d.h. der BerlKönig ist aktuell (Stand: Januar 2020) mit rund1,13 Fahrgästen pro Fahrzeugkilometer besetzt und weist somit einen geringeren Besetzungsgrad auf als ein durchschnittlicher Pkw (1,3-1,5).
- Ein Verkehrsvermeidungseffekt konnte bisher nicht erreicht werden. Bisher wird mehr zusätzlicher Verkehr erzeugt, als vermieden. Um das Projektziel zu erreichen, müsste der Anteil der Fahrgäste, die wie sie vom motorisierten Individualverkehr (MIV) gewonnen werden, und der Besetzungsgrad der Fahrzeuge gesteigert sowie der Anteil an Leerkilometern (Fahrten ohne Fahrgast, d.h. vom Betriebshof ins Bediengebiet bzw. Wege von Auftrag zu Auftrag) gesenkt werden.

- Neben Besetzungsgrad und dem noch zu hohen Anteil an Leerkilometern ist ein wichtiger Faktor, dass über die Hälfte der BerlKönig-Fahrgäste aus dem Umweltverbund kommen: In der zweiten Jahreshälfte entstammten rund 43 % dem ÖPNV, 9 % vom Fuß- und Radverkehr, rund 18 % der BerlKönig-Fahrgäste aus dem motorisierten Individualverkehr (inkl. Carsharing) und damit mehr als die Hälfte aus dem Umweltverbund.

Die Erkenntnisse aus dem Erprobungsverkehr sind dabei auch für die laufende Diskussion um die Novellierung des Personenbeförderungsrechts relevant. Die BVG hat im Jahr 2017 einen Forschungs- und Entwicklungskooperationsvertrag mit ViaVan geschlossen, der nun enden könnte, aber nicht muss. Die Entscheidung über eine Fortführung der bis 2022 genehmigten Erprobung liegt somit bei der BVG und ViaVan. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird sich gleichwohl an Gesprächen beteiligen.

Für einen flächendeckenden Betrieb des BerlKönig schätzt die BVG derzeit Kosten in Höhe von 120 Mio. Euro pro Jahr, wobei angenommen wird, dass ein landesseitiger Zuschussbedarf von rund 43 Mio. Euro pro Jahr von Nöten wäre. Ein berlinweiter Einsatz wäre laut BVG aus Eigenmitteln nicht wirtschaftlich darstellbar. 43 Mio. Euro Zuschussbedarf entsprechen aber rund der Hälfte der Ausgaben des Landes Berlin für die gesamte Verkehrsleistung der BVG (Haushaltsansatz 2019: 91,4 Mio. Euro). Ob dieser Zuschussbedarf künftig ausreicht, ist offen. In der Finanzplanung des Nahverkehrsplans für Berlin (NVP) wurden keine Mittel für den BerlKönig veranschlagt, weil dieser nicht Gegenstand der dortigen Planungen war.

Berlin, den 20.03.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz