

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katharina Günther-Wünsch (CDU)

vom 04. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Januar 2022)

zum Thema:

Attraktive und alternative Mobilität im ÖPNV für Mahlsdorf

und **Antwort** vom 19. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Jan. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katharina Günther-Wünsch (CDU)
Über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

Über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10486
vom 4. Januar 2022
über Attraktive und alternative Mobilität im ÖPNV für Mahlsdorf

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wann startet das Pilot-Projekt des Rufbusses in Mahlsdorf?

Antwort zu 1:

Der Start ist für Sommer 2022 geplant. Da es sich für die BVG um ein neues Produkt handelt und sie hierfür im Wege einer noch nicht abgeschlossenen europaweiten Ausschreibung einen Nachunternehmer beauftragen wird, ist der genaue Starttermin noch nicht sicher.

Frage 2:

Über welchen Zeitraum läuft das Pilotprojekt?

Antwort zu 2:

Das Land Berlin hat bei der BVG die Durchführung des Erprobungsbetriebes bis zum 31.12.2025 bestellt.

Frage 3:

Wie viele Fahrzeuge mit welcher Passagierkapazität werden eingesetzt?

Antwort zu 3:

Die genaue Anzahl der Fahrzeuge sowie der Fahrzeugtyp und damit auch die Passagierkapazität werden erst nach Beendigung der Ausschreibung feststehen. Daher können zum jetzigen Zeitpunkt hierzu noch keine genauen Angaben gemacht werden. Fest steht, dass nur Fahrzeuge der Klasse M1 (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) zum Einsatz kommen, die größere Kapazitäten als herkömmliche PKW haben, um die Bündelung und Effizienz zu fördern.

Frage 4:

Welcher öffentliche Raum wird damit erreicht? (Wenn möglich eine Einsatzkarte beifügen.)

Antwort zu 4:

Wie bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/27922 ausgeführt, umfasst das Bediengebiet des Rufbusses mindestens ein Gebiet von ca. 41 km². 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.

Frage 5:

Auf welchen Wegen kann der Bürger ein Ticket buchen?

Antwort zu 5:

Fahrten sind digital buchbar über eine App und telefonisch über ein Call-Center. Für Fahrgäste ohne mobile Endgeräte wird in allen BVG-Kundenzentren sowie über weitere geeignete Vertriebskanäle im Bediengebiet die Möglichkeit angeboten, mit Bargeld eine BVG-Guthabekarte auch für Rufbus-Fahrten zu erwerben und damit die Fahrt zu bezahlen.

Frage 6:

Wie erfolgt die Abrechnung?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt dazu mit:
„Die Abrechnung der Tickets erfolgt über den Standard-BVG-Abrechnungsprozess (BVG-Ticketing-Backend).“

Frage 7:

Welche Betriebszeiten wird der Rufbus haben?

Antwort zu 7:

Als Betriebszeit sind täglich mindestens 16 Stunden vorgesehen (4:30 Uhr – 20:30 Uhr werktags und 08:00 Uhr – 24:00 Uhr an Wochenenden).

Frage 8:

Wie generieren sich Halte- und Stopppunkte des Rufbusses?

Antwort zu 8:

Als Haltepunkte für die Rufbusse werden virtuelle Haltepunkte festgelegt. Diese entsprechen bestimmten Kriterien:

- o An allen S- und U-Bahnhöfen im Bediengebiet sowie an allen Straßenbahn- und Bushaltestellen. Soweit an letzteren eine Nutzung der regulär vorhandenen Haltestellen nicht oder nur mit Behinderung des regulären Linienverkehrs möglich ist, werden gesonderte virtuelle Haltestellen festgelegt.
- o Grundsätzlich ist in Straßen und Quartieren ohne ÖPNV-Bedienung eine virtuelle Haltepunktdichte wie entlang der vorhandenen Bus- und Straßenbahnlinien zu erreichen (durchschnittlich ca. 300 m Abstand, nicht engmaschiger).
- o Darüber hinaus sind, soweit möglich, an öffentlichen Einrichtungen im Bediengebiet, die für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von Bedeutung sind (bspw. Bibliotheken, Arzt Häuser, Seniorentreffs etc.), virtuelle Haltestellen vorzusehen.
- o Das Bediengebiet wird vollständig unter Gewährleistung der Einhaltung der Einzugsbereiche für die Zielwerte der Erschließungsstandards gemäß NVP 2019-2023 abgedeckt.
- o An den Haltepunkten muss das Halten gemäß § 12 Straßenverkehrsordnung (StVO) zulässig sein; der Ein- und Ausstieg muss ohne unangemessene Behinderung des fließenden Verkehrs möglich sein.

Frage 9:

Wer begleitet das Pilotprojekt?

Antwort zu 9:

Eine „Begleitung“ ist nicht vorgesehen. Das Rufbus-Angebot ist ein Angebot des ÖPNV, das das Land Berlin als ÖPNV-Aufgabenträger bei der BVG bestellt. Die BVG wird den Rufbus als eigenes Produkt im Rahmen des ÖPNV betreiben und Teile der Gewerke zur Erbringung der Leistung an einen externen Auftragnehmer vergeben. Bestandteil der Bestellung ist auch die Durchführung eines Monitorings während der gesamten Projektlaufzeit, dessen Ergebnisse jeweils dem ÖPNV-Aufgabenträger zu übermitteln sind.

Frage 10:

Welche Kriterien werden bei dem Monitoring überprüft?

Antwort zu 10:

Die Prüfkriterien ergeben sich aus den Zielen des Nahverkehrsplans (NVP) für on-demand-Angebote und des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) mit Blick auf nachhaltige Mobilitätsangebote. Dem dient u.a. die Erfassung von Nachfrageentwicklung und Kundenakzeptanz, der Verkehrsleistung und -effizienz des Einsatzes von Fahrzeugen und Fahrpersonal sowie der Bündelungsquote. Insbesondere soll geprüft werden, ob mit dem neuen Angebot eine Stärkung des Umweltverbundes durch die Zubringung/Abholung im Rahmen der intermodalen Reisekette gelingt und welche Klima- sowie Verkehrseffekte (u.a. Auswirkungen auf andere Verkehrsangebote) festzustellen sind.

Frage 11:

Was wird auf der Grundlage des Monitorings entschieden?

Antwort zu 11:

Auf Grundlage des Monitorings wird der Aufgabenträger entscheiden, ob in Umsetzung des im Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023 benannten Erprobungsauftrags die Einführung von Rufbussen als Ansatz zum Abbau von Erschließungslücken einen Beitrag zur Stärkung des ÖPNV und insbesondere zur Behebung von Angebotsdefiziten unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen leistet.

Frage 12:

Wie wird das Projekt des Rufbusses finanziert?

Frage 13:

Ist die Finanzierung für das Projekt gesichert?

Frage 14:

Wie hoch sind die finanziellen Mittel für das Projekt?

Antwort zu 12 bis 14:

Der Rufbus wird auf Basis des Verkehrsvertrages finanziert. Die kalkulierten Kosten von 3 Mio. € werden aus dem Haushaltstitel "Leistungen des innerstädtischen ÖPNV" (0730/54045) finanziert.

Berlin, den 19.01.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz