

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Stefan Ziller (GRÜNE)**

vom 31. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. März 2022)

zum Thema:

**Ein Rufbus für Mahlsdorf und Kaulsdorf**

und **Antwort** vom 14. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. April 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Ziller (Bündnis 90/Die Grünen)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11414  
vom 31.03.2022  
über Ein Rufbus für Mahlsdorf und Kaulsdorf

---

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:

Wie ist der Stand der Planungen für den Rufbus für Mahlsdorf und Kaulsdorf?

Antwort zu 1:

Für das geplante On-Demand-Angebot eines neuen, digitalen Rufbusses in dem in der Antwort zu 3 dargestellten Bediengebiet haben der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) am 29. März 2022 den Zuschlag an die Firma Via erteilt. Sie stellt als Subunternehmerin nach Auskunft der BVG die App mit Ridepooling-Algorithmus, die Fahrzeugflotte und das Fahrpersonal.

Frage 2:

Ist der Start des Angebotes im Sommer 2022 weiter im Blick?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt mit, dass der Start im Q3 2022 geplant ist.

Frage 3:

Welche Klärungen in Sachen Bediengebiet und Tarifgestaltung konnten seit Oktober 2021 geklärt werden?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt mit, dass der Rufbus im Ergebnis der Ausschreibung die im Folgenden benannten Teile der Bezirke Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick bedienen wird. 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. Darüber hinaus wird auch das nördliche Kaulsdorf durch den Rufbus erschlossen. Im Süden begrenzt die Spree das Bediengebiet bis Köpenick und im Osten die Stadtgrenze zwischen der Bahnstrecke und der Spree. Insgesamt beträgt das Gebiet etwa 60 km<sup>2</sup>. Eine straßengenaue Karte sei laut BVG in Bearbeitung und könne somit aktuell noch nicht zur Verfügung gestellt werden.

Jeder Fahrgast und Mitfahrer benötigt bei Nutzung des BVG-Rufbusses einen gültigen Fahrausweis, der das VBB-Tarifgebiet Berlin B umfasst. Für die drei Buchungsfälle ist zum Start des Pilotprojektes folgendes Grundkonzept bei der Tarifgestaltung geplant:

- 1) Bei einfacher Zubringung/Abholung zur nächstgelegenen Haltestelle innerhalb der unterversorgten Gebiete: gültiger Fahrausweis für das VBB-Tarifgebiet Berlin B, auch für alle Mitfahrenden.
- 2) Bei Zubringung/Abholung zu oder von einer als Knotenpunkt dienenden Haltestelle an S- oder U-Bahnhöfen: gültiger Fahrausweis für das VBB-Tarifgebiet Berlin B und ein pauschaler Zuschlag von 1,50 EUR für den buchenden Fahrgast und ein reduzierter Zuschlag von 0,50 EUR je Mitfahrenden.
- 3) Direktfahrt: gültiger Fahrausweis für das VBB-Tarifgebiet Berlin B und kilometerbasierter Zuschlag für den buchenden Fahrgast von 1,50 EUR je km und reduzierter Zuschlag von 0,50 EUR je Mitfahrenden.

Frage 4:

Welche Entscheidungen für die virtuellen Haltestellen sind bereits getroffen und wann wird darüber im Bediengebiet informiert?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit, dass der BVG Rufbus von virtuellem Haltepunkt zu virtuellem Haltepunkt befördert. Wenn geeignet, kann der virtuelle Haltepunkt auch an einer realen Bushaltestelle liegen. Die Entfernung zwischen den virtuellen Haltepunkten beträgt circa 300 Meter. Die Zulässigkeit des Haltens am Fahrbahnrand im Sinne von § 12 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) an den virtuellen Haltepunkten wird vorab geprüft. Die Standorte der virtuellen Haltestellen sollen so gewählt werden, dass bei barrierefreien Fahrzeugen für die darauf angewiesenen Fahrgäste der Ein- und Ausstieg gewährleistet ist, ggf. unter Nutzung fahrzeugseitiger Einrichtungen.

An welchem virtuellen Haltepunkt der Fahrgast später einsteigt bzw. aussteigt, wird vom Algorithmus mit dem Ziel berechnet, eine maximale Bündelung von Fahrtanfragen zu erreichen.

Frage 5:

Welche Absprachen sind oder werden mit sozialen Einrichtungen im Bediengebiet getroffen (Stadtteilzentren, etc.)?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit, dass die Absprachen auf Bezirksebene noch ausstehen.

Berlin, den 14.04.2022

In Vertretung  
Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz