

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)

vom 14. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2025)

zum Thema:

Auswertung und Konsequenzen aus der Beendigung der Rufbusse

und **Antwort** vom 30. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21319
vom 14. Januar 2025
über Auswertung und Konsequenzen aus der Beendigung der Rufbusse

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 AöR) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Wie im Januar 2025 bekannt wurde, wird der Rufbus Muva der BVG zu Ende Februar 2025 eingestellt. Aus dieser Entscheidung ergeben sich folgende Fragen.

Frage 1:

Wie verteilt sich die Nutzung der Rufbusse auf die einzelnen Bezirke und Bezirksregionen?

Antwort zu 1:

Unter der Dachmarke Muva bietet die BVG zwei Produkte an: eine alternative barrierefreie Bedienung, der „Muva Aufzugersatz“, für mobilitätseingeschränkte Personen, das fortgeführt und ausgeweitet wird, sowie ein räumlich begrenztes Rufbusangebot „Muva Flexible Fahrt“ für alle Fahrgäste, das Ende Februar eingestellt werden soll. Im Weiteren wird im Sinne der Frage auf „Muva Flexible Fahrt“ bezogen geantwortet.

Das Bediengebiet des Muva Flexible Fahrt umfasst zwischen Ostkreuz und Stadtgrenze Flächen von Mahlsdorf, Kaulsdorf, Karlshorst, Oberschöneweide, der Wuhlheide und Lichtenberg und betrifft somit jeweils Teile der Bezirke Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf, Treptow-Köpenick und Friedrichshain-Kreuzberg. Nach Auskunft der BVG finden die meisten Fahrten im Bezirk Marzahn-Hellersdorf statt, vor allem in den Ortsteilen Biesdorf und Mahlsdorf. Darauf folgen die Ortsteile Friedrichsfelde und Rummelsburg im Bezirk Lichtenberg. Häufige Ziele sind vor allem Bahnhöfe wie S Ostkreuz, S Mahlsdorf, S Wuhlheide, U Tierpark oder S Karlshorst.

Frage 2:

In welchen Gebieten in Treptow-Köpenick werden die Rufbusse am häufigsten angefordert?

Antwort zu 2:

Nach Auskunft der BVG werden in Treptow-Köpenick die meisten Fahrten in dem innerhalb des Bediengebiets liegenden Teil des Ortsteils Köpenick angefragt. Danach werden vor allem Fahrthanfragen in den Gebieten Niederschöneweide und Oberschöneweide gestellt. Hierzu weist der Senat darauf hin, dass nicht alle Ortsteile von Treptow-Köpenick im Bediengebiet des Muva Flexible Fahrt liegen, so dass dies eine begrenzte Aussagekraft hat.

Frage 3:

Zu welchen Tageszeiten erfolgen die meisten Anfragen für die Rufbusse?

Antwort zu 3:

Nach Auskunft der BVG werden an den Werktagen Anfragen vor allem in den Hauptverkehrszeiten gestellt. Besonders stark ist die Nachfrage zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 20 Uhr. An Wochenenden werden Fahrten insbesondere Freitag- und Samstagnacht zwischen 0 und 1 Uhr angefragt.

Frage 4:

Welche Erkenntnisse ziehen die Senatsverwaltung und die BVG aus der Nutzung der Rufbusse Muva und lassen sich aus der Nutzung des Rufbusses Muva zusätzliche Bedarfe in den Kiezen ableiten?

Antwort zu 4:

Mit dem Muva hat die BVG den bisher größten Rollout eines hinsichtlich Tarif und Buchung (Muva-App) in den ÖPNV integrierten Ridepoolingangebots in Deutschland umgesetzt und dies auf einem preislich sehr attraktiven Niveau. Diejenigen, die das Angebot nutzen, bewerten es überwiegend positiv. Die BVG weist zudem darauf hin, dass bei der Flexiblen Fahrt des BVG

Muva rund 70 % der gebuchten Fahrten vom oder zum Bahnhof führten, was auch durch die günstige Tarifoption begünstigt wurde und erwarten lässt, dass diese Fahrten als Ergänzung zum klassischen ÖPNV genutzt wurden (Zubringerfahrten). Dennoch ist es bisher nicht gelungen, die angestrebten Nutzerzahlen zu erreichen und insbesondere eine stärkere Nachfrage in den schlechter erschlossenen Gebieten zu generieren. Im Durchschnitt liegt das tägliche Nutzungsaufkommen bei rund 100-120 Fahrten im gesamten Bediengebiet. Die verkehrlichen Ziele wurden daher bisher nicht erreicht, ohne dass erkennbar wäre, dass sich in der restlichen Laufzeit des Pilotprojektes substantielle Nachfragezuwächse erreichen lassen würden. Das führt angesichts der hohen Betriebskosten zu einer dauerhaft negativen Kosten-Nutzen-Bilanz.

Frage 5:

Plant die Senatsverwaltung, nach Ende des Rufbusses Muva, in den betroffenen Gebieten die regulären Buslinien auszuweiten oder die Taktung zu verdichten? Falls dies nicht geplant ist: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Mobilität der Bürger*innen sicherzustellen und bestehende Lücken im öffentlichen Nahverkehr zu schließen?

Antwort zu 5:

Nein. Im Gegensatz zur Erprobung von on-demand Verkehren in anderen Städten ist der MUVA nicht als Ersatz für schlecht ausgelastete Linienbusse eingeführt worden, sondern als zusätzliches Mobilitätsangebot, das überwiegend in Gebieten nutzbar ist, deren Erschließung mit „klassischem“ Nahverkehr den stadtweiten Standards des Nahverkehrsplans entspricht. Mit dem „Muva Flexible Fahrt“ sollte erprobt werden, ob in Quartieren, die sich aus unterschiedlichen Gründen nicht für eine Erschließung mit diesen herkömmlichen Nahverkehrsangeboten eignen, ein ergänzendes Rufbus-Angebot als Anbindung zu S- und U-Bahn akzeptiert und entsprechend genutzt wird. Das hat sich leider im Ergebnis der Erprobung so nicht bestätigt.

Frage 6:

Wie bewerten der Senat und die BVG die Tatsache, dass die Rufbusse Muva der BVG von Leiharbeitskräften gefahren wurden, und ist dies mit dem Anspruch des Senats und der BVG bezüglich guter und fairer Arbeitsbedingungen vereinbar?

Antwort zu 6:

Das Angebot wird von der BVG mit dem Dienstleister Via umgesetzt. Der Auftragnehmer ist vertraglich verpflichtet, alle Fahrerinnen und Fahrer, unabhängig davon, ob es sich um eigene Beschäftigte im Angestelltenverhältnis oder Beschäftigte beauftragter Dritter (Unterauftragnehmer) handelt, gemäß TV-N zu entlohnen.

Frage 7:

Nutzt die BVG auch an anderer Stelle Leiharbeitskräfte bzw. ist der Einsatz von Leiharbeitskräften an anderer Stelle durch die BVG geplant?

Antwort zu 7:

Ja, nach Auskunft der BVG allerdings nur sporadisch, 0,02 % des Personals sind Leiharbeitskräfte.

Berlin, den 30.01.2025

In Vertretung
Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt