

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 12. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Februar 2018)

zum Thema:

„BerlKönig“ als Chance neuer urbaner Mobilität

und **Antwort** vom 28. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13 466
vom 12. Februar 2018
über „BerlKönig“ als Chance neuer urbaner Mobilität

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

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, Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG AöR) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1:

In welchem konkreten Zeitraum soll das geplante 1. Pilotprojekt des On-Demand Ridesharing-Service „BerlKönig“ in Berlin realisiert werden?

Antwort zu 1:

Die BVG hat dazu Folgendes mitgeteilt: „Der Antrag der BVG umfasst die Erteilung einer Genehmigung für die zulässige Höchstdauer von vier Jahren bei einem solchen Pilotprojekt. Der offizielle Start des Pilotprojektes ist abhängig vom Zeitpunkt der Genehmigungserteilung. Ab Erteilung der Genehmigung ist mit einem Vorlauf von 6-8 Wochen bis zur Betriebsaufnahme zu rechnen.“

Frage 2:

Welche zeitlichen Vorgaben bestehen für die Projektdurchführung?

Antwort zu 2:

Seitens des Senats gibt es keine zeitlichen Vorgaben, da es sich um ein eigenwirtschaftliches Projekt der BVG AöR handelt. Die BVG hat zu ihren zeitlichen Vorstellungen Folgendes erläutert: „Für die Projektdurchführung gibt es keinerlei zeitliche Vorgaben. Die im Genehmigungsantrag vorgeschlagenen Meilensteine sind nicht von bestimmten Zeitpunkten, sondern von Erfolgskriterien wie der Kundenakzeptanz und Bündelungserfolgen abhängig.“

Frage 3:

Welche Gründe bzw. Überlegungen waren ausschlaggebend, das Pilotprojekt zunächst im östlichen Berliner Innenstadtgebiet durchzuführen?

Antwort zu 3:

Die BVG hat dazu Folgendes mitgeteilt. „Der Digitale Rufbus wird mit Haltepunkten im östlichen S-Bahn-Ring einschließlich Gesundbrunnenkiez, Michelangelokiez und Komponistenviertel beantragt. Der Erfolg des Systems erfordert eine kritische Masse an Nutzern und Fahrzeugen in einem begrenzten Bediengebiet. Die Einführung für ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt sollte daher dort erfolgen, wo die Nachfrage kurzfristig am höchsten ist. Gleichzeitig ist dort ein junges und technologieaffines Publikum zu finden. Bei Erfolg ist eine Ausweitung auf weitere Gebiete für spätere Projektphasen sehr gut denkbar und wünschenswert.“

Frage 4:

Welchen Kosten für das zweijährige Projekt trägt dabei das Land Berlin über die landeseigene BVG?

Antwort zu 4:

Für das Land Berlin entstehen keine unmittelbaren Kosten, da es sich nicht um bestellte Verkehrsleistungen handelt. Daher werden keine Zuschüsse gezahlt. Zu einer eventuellen eigenen finanziellen Belastung der BVG teilt das Unternehmen Folgendes mit: „Das Projekt soll seitens der BVG in Form einer Forschungs- und Entwicklungskooperation durchgeführt werden. Die BVG ist dabei der Vertragspartner der Kunden. Außerdem nutzt die BVG ihre Marketingkompetenz und breite Kundenbasis, um das neue Angebot bekannt zu machen und Erkenntnisse über Nachfrageerwartungen, Marktvoraussetzungen und Erfolgchancen des BerlKönigs zu gewinnen. Zudem organisiert die BVG die notwendige Genehmigung/Bewilligung und wird Konzessionshalter/Genehmigungsinhaber und Betriebsführer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der Kooperationspartner ist dabei bereit, für den Zeitraum des Forschungs- und Entwicklungsprojektes in den Aufbau des Service zu investieren und stellt zu diesem Zweck eine Softwarelösung (mobile Anwendung für Fahrer/in und Mitfahrer/innen und nachgeschaltete Unterstützungsinstrumente) zur Verfügung. Er organisiert und beschäftigt zudem die Fahrer/innen, stellt die Fahrzeuge und erbringt die operative Fahrleistung. Damit hat das Land Berlin die Chance, seinen Bürgerinnen und Bürgern einen Ridesharing-Service zu bieten und kontrolliert einen neuen Mobilitätsbaustein zu entwickeln, ohne wesentliche finanzielle Zusatzleistungen – weder beim Aufgabenträger, noch beim landeseigenen Unternehmen.“

Frage 5:

In welcher Form ist der Senat in das Projekt eingebunden?

Antwort zu 5:

Das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten ist als zuständige Genehmigungsbehörde mit dem Antrag der BVG befasst und tauscht sich mit der zuständigen Fachaufsicht (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) aus. Die BVG hat das Projekt den für Digitalisierung und Verkehr zuständigen Senatsverwaltungen vorgestellt.

Frage 6:

Inwieweit wird eine 2. Testphase a) im westlichen Berliner Innenstadtgebiet sowie b) außerhalb des S-Bahnringes geprüft bzw. bereits geplant?

Frage 7:

Wie steht der Senat zur Durchführung einer 2. Pilotphase im Bezirk Steglitz-Zehlendorf?

Antwort zu 6:

Die Entscheidung über das Ob und Wie einer Erweiterung des Bediengebietes BerIKönig hängt davon ab, welche Ergebnisse die BVG im Rahmen des Pilotbetriebes in Bezug auf die Erreichung der Projektziele ermitteln wird. Messlatte ist dabei nach Auskunft der BVG u.a. (siehe Antwort auf die Anfrage 18/12 154), dass durch eine Bündelung von Verkehren und eine enge Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Anzahl privater Autofahrten im innerstädtischen Bereich verringert wird.

Frage 8:

Welche Dienstleistungs-Unterschiede sieht der Senat von „BerIKönig“ zu dem bereits bestehenden Angebot „Clevershuttle“?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit: „Das „BerIKönig“-Mobilitätsprodukt der BVG hat die folgenden Merkmale:

- Der BerIKönig ist – wie der ÖPNV – allgemein zugänglich und soll zukünftig auch barrierefrei nutzbar sein.
- Nutzung von größeren Fahrzeugen der Van-Kategorie und damit größere Pooling-Möglichkeiten.
- Abholung und Ausstieg an Haltestellen und virtuellen Haltepunkten statt Door-to-Door.
- Einsatz einer auf hohe Flottengrößen ausgerichteten und bereits bewährten App-Technologie
- Algorithmen in der Applikation bilden langjährige und internationale Erfahrung im Geschäftsmodell des On-Demand-Ride-Sharings wieder.“

Frage 9:

Welche Pläne verfolgt das Land Berlin zur Einführung dauerhafter vergleichbarer Flex-Linien im Stadtgebiet?

Antwort zu 9:

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans für die Jahre 2019 bis 2023 wird derzeit untersucht, inwieweit zur Schließung noch bestehender Erschließungslücken abseits des vorhandenen ÖPNV-Netzes bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote als digitaler Rufbus geeignet und sinnvoll sind. Die Untersuchung umfasst auch die finanziellen und wirtschaftlichen Aspekte möglicher Angebote. Der Fokus liegt dabei zunächst auf Gebieten, die außerhalb der im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsstandards liegen und deren Straßeninfrastruktur für Linienverkehr mit normalen Bussen nicht geeignet ist. Im derzeitigen Bearbeitungsstand des Nahverkehrsplans können jedoch noch keine konkreteren Aussagen zu möglichen Gebieten gemacht werden, ebenso ist noch keine grundsätzliche Entscheidung zur Einführung oder Ablehnung erfolgt.

Berlin, den 28.02.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz