

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 23. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. September 2022)

zum Thema:

Rufbusse auch für Hohenschönhausen: Die ganze Stadt im Blick

und **Antwort** vom 07. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Oktober 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und
Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13348
vom 23.09.2022**

über Rufbusse auch für Hohenschönhausen: Die ganze Stadt im Blick

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

Frage 1:

Wieso werden Hohenschönhausen und insbesondere die Margaretenhöhe, Falkenberg und Malchow momentan nicht durch Muva angefahren?

Frage 2:

Wie begründet der Berliner Senat diese Entscheidung und wann rechnet der Berliner Senat damit, dass die genannten Gebiete durch den Rufbus angefahren werden (bitte genauen Zeitplan nennen)?

Antwort zu 1 und 2:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet.

Der Senat hat bei der Erstellung des Nahverkehrsplans 2019-2023 (NVP) systematisch Potentialgebiete für bedarfsgesteuerte Verkehre untersucht (Kapitel VI.2.4.2.1 des Nahverkehrsplans 2019-2023). Hierbei wurde insbesondere geprüft, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner keine Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in einer Entfernung von 400 Metern (hochverdichtete Bereiche) bzw. 500 Metern (nicht hochverdichtete

Bereiche) zum Wohnort haben. Im Ergebnis der Untersuchungen wurden Potentialgebiete für Bedarfsverkehre festgelegt, bei denen besonders viele Einwohnerinnen und Einwohner längere Fußwege zu Haltestellen haben. Der NVP sieht vor, dass erprobt werden soll, inwieweit sich das vorgesehene Angebotskonzept für die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen eignet, um die generellen Ziele sowohl mit Blick auf die Daseinsvorsorge als auch mit Blick auf die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV zu erreichen. Für diesen Probebetrieb steht auf Basis des mit der BVG geschlossenen Verkehrsvertrages ein Budget von 3 Mio. Euro p.a. für den Zeitraum 2022-2025 zur Verfügung. Im Ergebnis der Erprobung soll dann entschieden werden, ob dadurch - auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten - ein substantieller Beitrag zur Erreichung der gesamtstädtischen Modal-Split-Ziele und ein Beitrag zu einem gleichwertigen ÖPNV-Angebot geleistet werden kann.

Insbesondere in Siedlungsgebieten in Mahlsdorf, Kaulsdorf und Biesdorf sowie in einzelnen Wohnlagen entlang der Linien S3 und S5 liegen die o.g. Erschließungsdefizite vor, so dass hieraus ein zusammenhängendes Bediengebiet für das Muva-Testprojekt konzipiert wurde, bei dem der „klassische“ ÖPNV mit on-demand-Angeboten ergänzt werden kann. Beim Zuschnitt dieses Erprobungsgebiets wurde berücksichtigt, dass das Angebot in Defizitgebieten mit ganz unterschiedlichen Siedlungsstrukturen erprobt werden kann und dass auch relevante Zielorte, also beispielsweise Aufkommensschwerpunkte oder wichtige Umsteigehaltstellen zum ÖPNV erreicht werden können. Mit der Bedienung dieses Erprobungsgebiets ist das o.g. Budget für die drei Jahre ausgeschöpft.

In Hohenschönhausen hingegen liegen insgesamt vergleichsweise wenig Erschließungsdefizite vor, so dass Hohenschönhausen nicht als Teil dieses ersten Pilotbetriebes, des Muva, festgelegt worden ist. In den Ortsteilen Malchow und Falkenberg ist zudem durch Linienbusangebote eine weitgehende ÖPNV-Erschließung sichergestellt. Sofern in Hohenschönhausen Erschließungsdefizite vorliegen, zum Beispiel im Bereich Margarethenhöhe, betreffen sie deutlich weniger Einwohner als in den ausgewählten Muva-Bediengebieten.

Frage 3:

Wann und durch wen erfolgt die Evaluierung des Muva-Projekts und wann wird entschieden, welche Gebiete perspektivisch noch angefahren werden sollen?

Antwort zu 3:

Für weitere Erprobungsprojekte wurden im Doppelhalt 2022/23 zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt. Der Aufgabenträger prüft daher, ob auch andere Gebiete für On-demand-Angebote zur Behebung der o.g. Erschließungsdefizite in Betracht kommen. Im Rahmen dieser Prüfung nimmt Aufgabenträger insbesondere die im NVP ausgewiesenen Wohngebiete mit

Erschließungsdefiziten in den Blick. Um hier angesichts des sehr hohen Zuschussbedarfs für On-Demand-Verkehre mit Blick auf die Akzeptanz und Wirksamkeit solcher Angebote eine gute Gebietswahl zu treffen und hierfür das passende on-demand Angebot zu entwickeln, sollen die ersten belastbaren Erprobungsergebnisse aus dem Muva-Projekt nutzbar gemacht werden. Die Evaluierung des Muva- Pilotbetriebs erfolgt projektbegleitend durch das Land Berlin auf Basis der Ergebnisse des Monitorings, das die BVG durchführt. Dabei werden sowohl Buchungsdaten ausgewertet als auch Kundenbefragungen durchgeführt.

Berlin, den 07.10.2022

In Vertretung

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