

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 13. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juli 2020)

zum Thema:

(XI) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich in Berlin? Der Ausbau des ÖPNV

und **Antwort** vom 30. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Aug. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24056
vom 13. Juli 2020
über (XI) 2 Jahre Mobilitätsgesetz - Wat bewegt sich in Berlin? Der Ausbau des ÖPNV

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise 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 Deutsche Bahn AG (DB) und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die in der Beantwortung an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben werden.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, derzufolge „City“ als alle Kieze innerhalb des S-Bahn-Ringes zu verstehen ist. „Außenbezirke“ bezeichnet im Gegensatz alle Kieze außerhalb des S-Bahn-Ringes (siehe Anfrage Sven Kohlmeier - 18/20253 vom 30.07.2019). Vorsorglich weist der Abgeordnete darauf hin, dass der Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin mit der Entscheidung (Beschluss vom 18. Februar 2015, VerfGH 92/14) hinsichtlich der Auskunftsrechte der Abgeordneten und der Verpflichtung des Senats zur Auskunft entschieden hat. Bei allem Verständnis des Abgeordneten für die „Corona-Situation“, so wäre eine wegen Bewältigung der Corona-Situation begründete Nicht- oder Teilbeantwortung keinesfalls gerechtfertigt, insbesondere da keine Ausnahmesituation mehr wie zu Beginn der Corona-Pandemie vorliegt.

Frage 1:

Welche Baumaßnahmen zur Verbesserung des Angebots des ÖPNV werden aktuell getätigt (aufgeschlüsselt nach Art der Baumaßnahme, Baubeginn, Fertigstellung, Kosten, Bezirk, Nutzen, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 1:

Neben herausragenden Neubaumaßnahmen, wie z.B. der Verlängerung der U5, der Straßenbahnneubaustrecke „Adlershof II“ und der S21, werden zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Berlin über 300 Einzelmaßnahmen zur Grunderneuerung von bestehenden Anlagen und zum weiteren Ausbau der Infrastruktur durchgeführt. Die Erstellung der geforderten Auflistung ist im Rahmen der Beantwortung

einer schriftlichen Anfrage nicht leistbar. Im Folgenden werden die wesentlichen Arten von Baumaßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit konkreten beispielhaften Projekten aufgelistet:

- Grunderneuerung diese Maßnahmen zur grundhaften Erneuerung der vorhandenen Anlagen sind notwendig, um diese Anlagen weiterhin nutzen zu können; die Anlagen werden damit auch auf dem Stand der Technik gehalten. Teilweise ergibt sich auch aus den Maßnahmen direkt ein verbessertes Angebot für die Fahrgäste, z.B. höherer Fahrkomfort durch eine Gleislage, erhöhtes Sicherheitsempfinden durch bessere Ausleuchtung von Stationen, dichtere Fahrfolge im Bau- oder Störfall durch signalisierten Linksfahrbetrieb, etc.:
 - Regionalbahnhof Schöneweide
 - S2 Brückenerneuerung Karow
 - S2 Grunderneuerung und Umbau Attilastraße - Lichtenrade
 - S25 Erneuerung Zugsicherung mit Neubau ESTW und ZBS
 - S3 Grunderneuerung Karlshorst
 - S41/S42 Gleiserneuerung Treptower Park - Tempelhof
 - S5 Erneuerung Zugsicherung mit Neubau ESTW Biesdorf
 - U1/U2 Grunderneuerung Sockelbauwerk Gleisdreieck
 - U1/U3 Viaduktanierung Oberbaumbrücke - Kottbusser Tor
 - U1/U3 Tunnelsanierung Podbielskiallee - Kurfüstendamm
 - U2 Grunderneuerung Eingangsgebäude Wittenbergplatz
 - U2/U7 Grunderneuerung Bismarckstraße
 - U5 Erneuerung der Zugsicherung
 - U5 Grunderneuerung Abstellanlage Alexanderplatz
 - U5 Grunderneuerung Gleis- und Weichenanlagen Hönow
 - U6 Tunneldichtung Chausseestraße
 - U6 Erneuerung der Zugsicherung
 - U7 Tunnelsanierung Mehringdamm – Grenzallee
 - U7 Erneuerung der Zugsicherung
 - U7 Grunderneuerung Halemweg
 - U7 Grunderneuerung Jakob-Kaiser-Platz
 - U7 Grunderneuerung Yorckstraße
 - U7/U9 Erneuerung der Zugsicherung Berliner Straße
 - U8 Jannowitzbrücke Grunderneuerung
 - U9 Grunderneuerung Birkenstraße
 - U9 Grunderneuerung Gleichrichterwerk Osloer Straße
 - U9 Grunderneuerung Friedrich-Wilhelm-Platz
 - U9 Grunderneuerung Rathaus Steglitz
 - Straßenbahn Boxhagener Straße
 - Straßenbahn Stellingdamm - Hirtestraße
 - Straßenbahn Grunderneuerung von Stromversorgungsanlagen
 - Ahrensfelde
 - Friedrichshain
 - Heinersdorf
 - Kastanienallee
 - Müggelheimer Straße
 - Nossener Straße
 - Ostendstraße
 - Straßenbahn Grunderneuerung Rhinstraße
 - Straßenbahn Grunderneuerung Seestraße

- Straßenbahn Grunderneuerung Treskowallee
- **Barrierefreier Ausbau**
 Ausbaumaßnahmen an bestehender Infrastruktur zum Abbau von Barrieren, z.B. durch den Einbau von Aufzügen und Blindenleitstreifen, wodurch Hemmnisse für die Nutzung verringert werden:
 - U1 Kürfürstenstraße
 - U2 Sophie-Charlotte-Platz
 - U3 Augsburgener Straße
 - U3 Spichernstraße
 - U4 Viktoria-Luise-Platz
 - U7 Adenauer Platz
 - U7 Eisenacher Straße
 - U7 Grenzallee
 - U7 Zwickauer Damm
 - U8 Pankstraße
 - U9 Birkenstraße
 - U9 Nauener Platz
 - U9 Rathaus Steglitz
 - U9 Schloßstraße
 - Straßenbahnhaltestelle Bahnhofstraße/Seelenbinderstraße
 - Straßenbahnhaltestellen in der Wendenschloßstraße
 - Straßenbahnhaltestellen Stellingdamm - Hirtestraße
- **Zusätzliche Zugänge und Umsteigepunkte**
 Maßnahmen zum Neubau von Zugangsmöglichkeiten, wodurch Hemmnisse für die Nutzung verringert und insbesondere Zu- und Abgangswege sowie Umsteigewege verkürzt werden, um neue Einzugsbereiche zu erschließen und Reisezeiten zu verringern:
 - U7 Rudow
 - U8 Jannowitzbrücke
 - U9 Birkenstraße
- **Neubaustrecken**
 Maßnahmen zum Neubau von Streckenabschnitten, um Gebiete neu zu erschließen, Verbindungen zu verbessern, Netzlücken zu schließen, Reisezeiten zu verkürzen, Kapazitäten auszuweiten etc.:
 - Neubau der U5 Alexanderplatz - Hauptbahnhof
 - Neubau der S21, 1. Bauabschnitt Nordring - Hauptbahnhof
 - Neubau der Straßenbahn „Adlershof II“ Karl-Ziegler-Straße - Bahnhof Schöneweide)

Frage 2:

Welche Baumaßnahmen zur Verbesserung des Angebots des ÖPNV werden bis 2035 getätigt (aufgeschlüsselt nach Art der Baumaßnahme, geplantem Baubeginn, geplanter Fertigstellung, Kosten, Bezirk, Nutzen, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 2:

Die bis 2035 zur Verbesserung des ÖPNV vorgesehenen Maßnahmen sind im ÖPNV-Bedarfsplan dargestellt. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist unter dem Link: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nv_p2019-2023/Anlage3-OEPNV-Bedarfsplan.pdf einzusehen.

Frage 3:

Wie tragen die geplanten Baumaßnahmen dazu bei, das im Mobilitätsgesetz verankerte Ziel der Gleichwertigkeit des Angebots des ÖPNV in allen Teilen Berlins und konkret zwischen City und Außenbezirken zu realisieren?

Antwort zu 3:

Alle Maßnahmen verbessern die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und sind aus gesamtstädtischen Gesichtspunkten nach dem Nutzen für die Fahrgäste ausgewählt. Durch die in Umsetzung befindlichen und geplanten Maßnahmen wird die Attraktivität des ÖPNV in Gänze verbessert. Es werden insbesondere Reisezeiten verringert, Takte verdichtet, Zugangs- und Umsteigewege verkürzt und die Nutzung des ÖPNV gerade für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert.

Frage 4:

Wie viele U-Bahn-Fahrzeuge gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand)?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Zum 30.06.2020 gibt es 1.290 U-Bahn-Wagen. Das Durchschnittsalter liegt bei rund 27 Jahren.

Kleinprofil (U1 bis U4) - Stand: 30.06.2020

Fahrzeugtyp	A364/66E	A3L71	A3L92	GI/1-E	HK00	HK06	IK15	IK18
Wagenbestand	56	62	100	100	16	80	8	108
Durchschnittsalter	56	49	28	29	20	13	5	1,5

Großprofil (U5 bis U9) - Stand: 30.06.2020

Fahrzeugtyp	F74	F76	F79	F84	F87	F90	F92	H95	H97	H01	IK 17	IK 20
Wagenbestand	50	80	8	78	42	60	110	12	144	120	44	12
Durchschnittsalter	46	44	41	36	33	30	28	25	21	19	3	0

Zu den Anschaffungskosten gibt die BVG aus wettbewerblichen Gründen keine Auskunft. Die geplante Nutzungsdauer liegt zwischen 35 und 40 Jahren. Einige Baureihen wurden im Rahmen ihrer Lebensdauer und vorhandenen Wagensubstanz ertüchtigt, u.a. A364/66 E, GI/1-E; F74, F76. Die Baureihe A3L71 wurde durch die Baureihen IK15/ IK18 ersetzt. Die Ausmusterung dieser Baureihe läuft bis Ende 2021.“

Frage 5:

Wie viele U-Bahn-Fahrzeuge werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer, geplantem Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Antwort zu 5:

Die genaueren Planungen für den Betrachtungszeitraum werden aktuell im Rahmen der Verkehrsvertragsverhandlungen erörtert.

Frage 6:

Wie viele U-Bahn-Fahrzeuge werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs)?

Antwort zu 6:

Der Senat verweist hierzu auf die Aussagen des Nahverkehrsplans 2019-2023, Kapitel V.4.2. Der Nahverkehrsplan (NVP) steht unter https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/index.shtml zum Download zur Verfügung.

Frage 7:

Wie viele S-Bahn-Fahrzeuge gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand)?

Antwort zu 7:

Die S-Bahn-Flotte besteht derzeit aus 650 Viertelzügen (Vz) (entspricht 1.300 Wagen): 500 Vz der Baureihe (BR) 481/482, 70 Vz der BR 480 und 80 Vz der BR 485. Die BR 485 (Inbetriebnahme in den Jahren 1990 bis 1992) wird mit dem geplanten Zulauf der neuen Baureihe 483/484 (siehe Antwort zu Frage 8) schrittweise ausgemustert. Für die BR 480 (Inbetriebnahme in den Jahren 1990 bis 1994) streben die S-Bahn Berlin GmbH und die Länder Berlin und Brandenburg eine Ausrüstung mit dem neuen Zugbeeinflussungssystem für die Berliner S-Bahn (ZBS) und einen Weiterbetrieb über 2023 hinaus an. Die BR 481/482 (Inbetriebnahme in den Jahren 1997 bis 2004) erhält aktuell sowie in den kommenden Jahren im Rahmen des Projekts Langlebigkeit durch die S-Bahn Berlin GmbH eine Sanierung und Modernisierung für einen Betrieb bis in die 2030er Jahre. Mit der geplanten Beschaffung von Neufahrzeugen in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd (siehe Antwort zu Frage 8) werden die älteren Bestandsfahrzeuge (BR 481/482 und 480) dann nach und nach ersetzt.

Frage 8:

Wie viele S-Bahn-Fahrzeuge werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer, geplanter Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Frage 9:

Wie viele S-Bahn-Fahrzeuge werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs)?

Antwort zu 8 und 9:

Mit der Vergabe des Teilnetzes Ring/Südost an die S-Bahn Berlin GmbH ist die Bestellung neuer Fahrzeuge ausgelöst worden. Insgesamt werden 382 neue S-Bahn-Wagen (85 4-Wagen-Züge und 21 2-Wagen-Züge) beschafft, die gestaffelt in den Jahren 2021 bis 2023 in den Linieneinsatz gelangen.

Perspektivisch ist auch in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd der Einsatz von Neufahrzeugen vorgesehen. Geplant ist die Beschaffung von 1.308 Wagen bzw. 327 Halbzügen (170 Halbzüge im Teilnetz Nord-Süd und 157 Hz im Teilnetz Stadtbahn, mit der Option für die Bestellung weiterer Halbzüge), die nach aktueller Planung zwischen den Jahren 2027 und 2034 schrittweise zum Einsatz gelangen sollen. Das entsprechende Vergabeverfahren für diese Leistungen wird voraussichtlich im Jahr 2022 abgeschlossen werden.

Nach abgeschlossenem Zulauf der Neufahrzeuge in allen drei Teilnetzen wird die gesamte S-Bahn-Flotte nach derzeitiger Planung 1.690 Wagen umfassen. Mit diesem Fahrzeugpark kann das Ziel-Angebotskonzept für die S-Bahn gemäß aktuellem Nahverkehrsplan (Kapitel V.3.4.2) umgesetzt werden. Weitere Neubaustrecken und Streckenausbauten, die sich noch in der weiteren Prüfung und Abstimmung befinden (z. B. im Rahmen von i2030) wurden als optionaler Bedarf berücksichtigt. Für diese optionalen Mehrleistungen wären zusätzliche Optionsfahrzeuge zu beschaffen.

Frage 10:

Wie viele Trams gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand)?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es gibt derzeit 371 Fahrzeuge im Bestand.“

Fahrzeugtyp	F6Z	F8E	F8Z	GT6-E	GT6-Z	GT6U	KT4D
Anzahl im Bestand	34	40	127	28	45	77	20
Durchschnittsalter	7,4	6,9	3,4	23,9	18,8	23,4	24,4

Zu den Anschaffungskosten pro Fahrzeug geben wir aus wettbewerblichen Gründen keine Auskunft. Die Nutzungsdauer beträgt ca. 30 Jahre. KT4D werden aufgrund der fehlenden Barrierefreiheit nach ca. 26 Jahren ausgemustert.“

Frage 11:

Wie viele Trams werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer, geplanter Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Derzeit läuft die aktuelle Ausschreibung zur Beschaffung der Straßenbahnfahrzeuge im Rahmen des Verfahrens „Zukunftssichere Schienenfahrzeugbeschaffung“ (ZSFB). Diese Beschaffung dient hauptsächlich zum Ersatz der Fahrzeuge des Typs GT-6. Über dieses Verfahren wurde dem Abgeordnetenhaus berichtet. Die Preise können aufgrund des aktuell laufenden Vergabeverfahrens nicht benannt werden, als Nutzungszeitraum sind 32 Jahre geplant. Weitere Beschaffungen richten sich nach den Bedarfen des Nahverkehrsplans.“

Frage 12:

Wie viele Trams werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs)?

Antwort zu 12:

Der Senat verweist hierzu auf die Aussagen des Nahverkehrsplans 2019-2023, Kapitel V.5.3. Abrufbar unter:

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nv_p2019-2023/NVP_2019-2023.pdf.

Frage 13:

Wie viele Busse gibt es aktuell (aufgeschlüsselt nach Art des Fahrzeugs, Antriebsart, Kosten zur Zeit der Anschaffung, Alter, geplanter restlicher Nutzungsdauer, Zustand, geplanter Verkäufer, aktuellem Stand im Kaufprozess)?

Frage 14:

Wie viele Busse werden bis zum Jahr 2035 angeschafft (aufgeschlüsselt nach Jahr, Art des Fahrzeugs, Antriebsart, geplanter Inbetriebnahme, Kosten, Alter, geplanter Nutzungsdauer)?

Frage 15:

Wie viele Busse werden benötigt, um den Bedarf an Fahrgästen zu decken (aufgeschlüsselt nach Jahr)?

Antwort zu 13, 14 und 15:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die geplante Nutzungsdauer von Bussen liegt je nach Bauart und Antriebstechnik zwischen 10, 12 und maximal 16 Jahren. Bei Dieselnissen gehen wir planerisch von maximal 12 Jahren aus, bei Elektrobussen wird in Abhängigkeit zum Batteriewechsel gegebenenfalls bis zu 16 Jahren angesetzt.“

Der Zustand aller Busse im Bestand laut untenstehender Tabelle ist zugelassen, betriebsfähig oder in planbarer Instandhaltung / Instandsetzung.

Kosten der Anschaffung bzw. erwartete Verkaufserlöse werden aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht veröffentlicht.

Bestand, Alter und die Entwicklung der Fahrzeuge:

Baujahr	Alter	DN	DL	EN	GN	DEL	EEN	EGN	EDGN
2020	1	0	0	5	44	0	28	0	0
2019	2	0	0	63	104	0	30	0	0
2018	3	0	0	8	102	0	1	0	0
2017	4	0	0	60	116	0	0	0	0
2016	5	0	0	0	64	0	0	0	0
2015	6	2	0	109	70	0	0	0	0
2014	7	0	0	0	40	0	0	0	0
2013	8	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	9	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	10	0	0	46	0	0	0	0	0
2010	11	0	31	26	0	0	0	0	0
2009	12	0	119	67	22	0	0	0	0
2008	13	0	13	0	52	0	0	0	0
2007	14	0	74	33	41	0	0	0	0
2006	15	0	47	6	0	0	0	0	0
2005	16	0	3	0	45	0	0	0	0

Kurzname	Beschreibung	Antriebsart
DN	Doppeldecker 2 Achsig, kurz 12 m	Diesel
DL	Doppeldecker 3 Achsig, lang 13,75 m	Diesel
EN	12 Bus	Diesel
GN	Gelenkbus 18 m	Diesel
DEL	Doppeldecker E, lang 13,75 m	Elektro
EEN	12 Bus E	Elektro
EGN	Gelenkbus 18 m E	Elektro
EDGN	Doppelgelenkbus 24,75 m E	Elektro

Entsprechend der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes orientiert sich die weitere Beschaffung an dem Ziel einer Umstellung auf alternative Antriebe bzw. nicht-fossile Antriebsenergien.“

Frage 16:

Wie viele Fahrzeuge gibt es aktuell im Rahmen des Angebots des BerlKönigs (aufgeschlüsselt nach Alter und Art des Fahrzeugs, Antriebsart)?

Antwort zu 16:

Die BVG teilt hierzu mit:

„185 Fahrzeuge sind für den BerlKönig Service konzessioniert, davon sind mehr als die Hälfte vollelektrische Fahrzeuge mit einem durchschnittlichen Flottenalter von elf Monaten.“

Nach Kenntnis des Senats handelt es sich hierbei - bis auf ein Fahrzeug - um Pkw.

Frage 17:

Wie bewertet der Senat die Nutzung der Kundinnen und Kunden des BerlKönig hinsichtlich des Ziels einer gewünschten Fahrgastbündelung?

Antwort zu 17:

Der Anteil gebündelter Buchungen ist seit Start des Angebots von durchschnittlich 11 % im September 2018 auf 67 % im Februar 2020 gestiegen. Eine ausschließliche Bewertung des Projekts aufgrund einer Fahrgastbündelungsquote verbietet sich jedoch. Das am Mobilitätsgesetz ausgerichtete Projektziel der Verkehrsvermeidung hängt noch von weiteren Faktoren ab, so dass bisher mehr zusätzlicher Verkehr erzeugt als vermieden wird. Um das Projektziel zu erreichen, müsste der Anteil der Fahrgäste, die vom motorisierten Individualverkehr (MIV) gewonnen werden, und der Besetzungsgrad der Fahrzeuge gesteigert sowie der Anteil an Leerkilometern (Fahrten ohne Fahrgast, d.h. vom Betriebshof ins Bediengebiet bzw. Wege von Auftrag zu Auftrag) gesenkt werden.

Frage 18:

Wird der BerIKönig auch in den nächsten Monaten und Jahren weiterhin eingesetzt werden? Was spricht für eine Weiterbetreuung des BerIKönigs, was dagegen?

Antwort zu 18:

Beim BerIKönig handelt es sich nicht um ein Angebot des vom Land Berlin bestellten öffentlichen Nahverkehrs, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der BVG, das ohne öffentliche Zuschüsse derzeit nur als Erprobungsverkehr für maximal vier Jahre zugelassen ist, um das Potenzial eines Ridepooling-Konzepts mit virtuellen Haltestellen in Berlin über einen längeren Zeitraum zu erproben. Ein Weiterbetrieb des Erprobungsverkehrs ist somit grundsätzlich bis 2022 möglich.

Derzeit laufen darüber hinaus Gespräche mit der BVG, wie eine Erprobung eines Rufbusangebots in im Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP) beschriebenen Probegebieten gestaltet werden könnte.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der BerIKönig wird im Rahmen einer Forschungs- und Entwicklungskooperation zwischen der BVG und der Firma ViaVan betrieben. Der Vertrag für diese Kooperation läuft zum 31.07.2020 aus. Die BVG steht aktuell in intensivem Austausch mit dem Kooperationspartner, um eine Verlängerung der Forschungs- und Entwicklungskooperation zu diskutieren.“

Frage 19:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 19:

Nein.

Berlin, den 30.07.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz