

18. Februar 2020

Position der Linksfraktion zum BerlKönig

Einleitung:

Seit September 2018 betreibt die BVG in Kooperation mit ViaVan (Daimler und Via) den Ride-Sharing-Dienst „BerlKönig“ in der östlichen Innenstadt im Rahmen einer vierjährigen Genehmigung auf Basis des Experimentierparagrafen des Personenbeförderungsgesetzes. Der BerlKönig ist kein vom Land Berlin bestellter und finanzierter Verkehr. Noch im November 2019 wurde auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten der Linksfraktion geantwortet, dass der BerlKönig „als auf vier Jahre begrenzter Erprobungsverkehr betrieben“ werde – also bis Herbst 2022. Anfang Februar 2020 wurden Koalition und Öffentlichkeit jedoch mit der Meldung überrascht, dass der Vertrag mit ViaVan eigentlich bereits im Dezember 2019 ausgelaufen wäre, nun kurzfristig verlängert wurde und dass, wenn das Land den BerlKönig nicht auf eigene Kosten bestelle, Ende April 2020 der Dienst eingestellt werde. Der sogenannte BerlKönig BC, der bislang Schulzendorf an die Endhaltestelle der U7 Rudow anbindet, ist mit dem Innenstadt-BerlKönig nicht zu vergleichen und von der aktuellen Debatte nicht mit betroffen.

Die Linksfraktion Berlin sah den BerlKönig seit seinem Start skeptisch und teilt die Bedenken, die auch im Nahverkehrsplan geltend gemacht werden. Aufgrund der Erfahrung auch aus anderen Städten ist anzuzweifeln, dass solche Angebote „digitaler Bedarfsverkehre“ einen positiven Beitrag für die Erfüllung des Ziels der Steigerung des Anteils des Umweltverbunds leisten. Erste Auswertungen des BerlKönigs scheinen dies zu bestätigen (siehe unten). Die in Kapitel II.4.2 des Nahverkehrsplans genannten Bedingungen für Stadtverträglichkeit wie die Verringerung des Verkehrsaufwandes, Zu- und Abbringerfunktionen zum ÖPNV und kein unerwünschter Parallelverkehr, werden bislang nicht erfüllt und können auch die Gewährleistung dieser Kriterien bei der Auswahl des Bedienebietes des Projektes „BerlKönig“ perspektivisch nicht erkennen lassen. Hinzu kommt, dass die Rosinenpickerei in der Innenstadt durch Ride-Sharing-Dienste die Wirtschaftlichkeit des Taxi-Gewerbes mit Tarifbindung und Beförderungspflicht in ganz Berlin sowie zum Flughafen BER weiter gefährdet. Relevante Einsatzfelder des Ride-Sharing im öffentlichen Interesse liegen vor allem als Zubringerverkehre außerhalb des S-Bahn-Rings im Tarifbereich B sowie im Übergang von Tarifbereich B nach Tarifbereich C. Auch müsste ein Ergänzungsangebot in die Tarifstruktur des VBB integriert sein, damit es gerade für die Pendlerinnen und Pendler attraktiv wird und das Umsteigen vom eigenen Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr fördert.

Für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, stellt der BerlKönig in seinem bisherigen Bedienebiet jedoch eine Errungenschaft dar und ermöglicht für diese Mobilität, die bislang so nicht möglich war, da aufgrund der völlig unzureichenden Durchdringung der

Taxiflotte mit Inklusionstaxis diese bislang nicht für spontane Buchungen zur Verfügung stehen.

Ein Weiterbetrieb des BerLKönigs wird seitens der Betreiber mit hohen Millionenkosten veranschlagt:

- 11 Mio. Euro im Jahr bei Ausweitung des Bediengebietes innerhalb des S-Bahn-Ringes.
- 43 Mio. Euro im Jahr bei Ausweitung auf ganz Berlin AB.
- 44 Mio. Euro im Jahr bei Verlagerung des Bediengebietes ausschließlich auf den Tarifbereich B.

Diese Kosten stehen – selbst wenn die verkehrliche Beurteilung positiv ausfiele – in keinem angemessenen Verhältnis zu der damit bestellten Leistung und müsste auf Kosten anderer Projekte finanziert werden. Zum Vergleich: Die reine Betriebsleistung von Bus, Straßenbahn und U-Bahn wird der BVG mit jährlich ca. 86 Mio. Euro (2018) bezuschusst. Wenn das Land mehr Mittel für die Bestellung von Verkehrsleistungen aufbringen kann, so wären diese in eine Verstärkung bestehender sowie Bestellung neuer regulärer ÖPNV-Verbindungen sinnvoller investiert.

Hinzu kommt, dass der BerLKönig vor allem als Alternative zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzt wird. 52% der Fahrgäste hätten sonst ÖPNV, Fahrrad oder Bus genutzt, 26% Taxis/Mietwagen und nur 18% sind Umsteiger vom motorisierten Individualverkehr. Hinzu kommt ein Anteil an Leerkilometern von über 40%. Dies legt deutlich nahe, dass der BerLKönig nicht zur Verkehrsreduzierung in Berlin beiträgt, sondern zusätzlichen Verkehr schafft und dabei gleichzeitig eine große Konkurrenz für das regulierte Taxigewerbe darstellt.

Beschluss der Fraktion DIE LINKE Berlin vom 18.02.2020:

Die Linksfraktion spricht sich gegen die Bestellung des “BerLKönigs” durch das Land, die Verankerung im Verkehrsvertrag sowie die millionenschwere Subventionierung aus.

Stattdessen setzt sich die Linksfraktion dafür ein, dass

- im Falle einer Beendigung des BerLKönig-Experiments sichergestellt wird, dass die behindertengerechten Fahrzeuge der BerLKönig-Flotte weiterhin für barrierefreie Mobilität in Berlin zur Verfügung stehen, vorzugsweise durch Ankauf durch die BVG und Verwendung für barrierefreie Taxidienstleistungen durch Zur-Verfügung-Stellung für den Taxiverkehr und durch Nutzung für barrierefreien Ersatzverkehr z.B. im Falle von Aufzugsstörungen oder Schienenersatzverkehr im Berliner ÖPNV-Netz.

- die BVG als städtischer Mobilitätsdienstleister mit den Regieleistungen des Sonderfahrdienstes beauftragt und dies im Verkehrsvertrag mit der BVG verankert wird. Dies ist erforderlich und gewährleistet Stabilität, da der aktuelle Vertrag Mitte 2021 ausläuft und nicht verlängert werden kann.
- zu prüfen, wie die Förderung der Anschaffung bzw. des Umbaus und des Betriebs von Inklusionstaxis ausgeweitet werden kann.
- das Land Berlin sich im Bundesrat im Rahmen der Reform des Personenbeförderungsgesetzes dafür einsetzt, dass es den Kommunen ermöglicht wird, bei der Konzessionierung von Personenbeförderungsleistungen (u.a. Taxiverkehr) Mindestanteile an barrierefreien Fahrzeugen zur Voraussetzung der Konzession zu machen.
- im Tarifgebiet B die Takte des regulären ÖPNV weiter – noch über die Planungen des Nahverkehrsplans hinaus – verdichtet werden.
- die geplanten Rufbusverkehre im Tarifbereich B zügig umgesetzt und bei positivem Ergebnis ausgeweitet werden, bei Bedarf auch im Übergang vom Bereich B nach C.
- neben der Anbindung von Schulzendorf an den U-Bahnhof Rudow und der geplanten Anbindung von Heiligensee an den U-Bahnhof Alt-Tegel weitere Gebiete zur Erprobung von Bedarfsverkehren zur Anbindung von Gebieten mit schlechter ÖPNV-Anbindung erprobt werden. Diese Angebote sollen in den ÖPNV-Tarif integriert (ggf. mit einem geringen Komfortaufschlag) und auch telefonisch bestellbar sein.
- das Land Berlin sich bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes dafür einsetzt, dass neue Mobilitätsdienstleistungen von Privaten durch Kommunen reguliert und gesteuert werden können, damit sie den öffentlichen Verkehrsinteressen dienen und tatsächlich vor allem jenen zu Gute kommen, die darauf angewiesen sind: Die hunderttausenden Menschen in Berlin und Brandenburg, die heute oft täglich mit dem Auto pendeln.