

28.04.2019

Ersetzt die Fassung vom 10.02.2019
Änderung der Tabelle auf Seite 3

Rufbus und Sammeltaxi „BerlKönig“ und anderer bedarfsorientierter ÖPNV

1. EINFÜHRUNG

Anlass

Die BVG hat das bedarfsorientierte Pilotprojekt „BerlKönig“ als Ergänzung zum angebotsorientierten Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) eingerichtet. Laut Entwurf des Nahverkehrsplans wird das Land Berlin Bedarfsverkehre in Form von Rufbussen erproben.

Leitbild Mobilität in Berlin

Im „Leitbild Mobilität in Berlin“ vom Mai 2015 haben wir Öffentlichen Verkehr mit angebotsorientiertem Fahrplan unter Berücksichtigung der erreichbaren Nachfrage gefordert, und zwar auch in den dünner besiedelten Außenbezirken, und unsere Vorstellungen dazu beschrieben. Rufbusse, Sammeltaxis oder ähnliches sind nicht erwähnt, weil wir sie für das Stadtgebiet von Berlin als nicht zielführend ansehen und Einzelheiten zum Verkehr in Brandenburg nicht Gegenstand des Berliner Leitbilds waren.

Das Leitbild trifft jedoch Aussagen zum Taxiverkehr als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs und als Zwischenform zwischen diesem und dem individuellen Verkehr. Er ist weder an Linien noch an Fahrpläne gebunden. Um die bestehenden Mängel und Probleme des Taxiverkehrs zu überwinden, forderten wir, städtische Steuerungsmechanismen zu entwickeln. Diese sollen gleichermaßen für taxiähnliche Privatfahrer und Mietwagenunternehmen gelten.

Auszubauen sind gemäß unserem Leitbild alle Formen der zeitweiligen oder gemeinschaftlichen Nutzung von Autos durch Privatpersonen und durch Firmen, zum Beispiel das sogenannte „Carsharing“, Autovermietung, Mitfahrzentralen und Fahrgemeinschaften.

Koalitionsvereinbarung

Die Koalitionsvereinbarung für 2016 bis 2021 sagt dazu im Abschnitt „Elektromobilität ausbauen“: „Die Koalition wird Formen kollektiver Elektromobilität befördern und sich dafür einsetzen, dass Car-Sharing-Angebote ökologisch ausgerichtet werden. ... Einsatzmöglichkeiten autonom fahrender Fahrzeuge im Umweltverbund sollen untersucht werden.“

Der Begriff „kollektive Elektromobilität“ wird hier fälschlich für „gemeinschaftliche Benutzung von Elektroautos“ verwendet, nicht – wie es richtig wäre – für „Benutzung öffentlicher elektrischer Bahnen und Busse“.

Entwurf Nahverkehrsplan

Der Senats-Entwurf des Nahverkehrsplans (Stand 31. Juli 2018) enthält längere Ausführungen zu „Digitalen Entwicklungen und Trends im Nahverkehrsmarkt“ (Kapitel I.1.6), zu „Bedarfsgesteuerten Angeboten“ (Kapitel I.4.2.5) und zum „Bedarfsorientierten Einsatz neuer Verkehrsmittel und Verkehrssysteme“ (Kapitel VI.2.4).

Kernaussagen sind

- im Kapitel I.4.2.5:

„Bedarfsgesteuerte Angebote im ÖPNV sind bereits seit Jahrzehnten als Angebot für Zeiten und Räume mit schwacher Nachfrage im Einsatz. In Berlin verkehren teilflexible Angebote seit Jahren in Gatow auf der Rufbuslinie 334 (Linien- und Haltestellenbindung, kein Fahrplan), in Köpenick auf Abschnitten der Nachtbuslinien N68 und N69 (Linien-, Haltestellen- und Fahrplanbindung) sowie auf mehreren Nachtbuslinien in den östlichen Stadtbezirken (Linien-, Haltestellen- und Fahrplanbindung mit Haustür-Service beim Ausstieg).

Die fortschreitende Digitalisierung bietet Möglichkeiten für App-basierte, in Echtzeit disponierte (Sammel-)Fahrdienste ohne jegliche Linien- und Fahrplanbindung. Diese werden bislang vor allem von privaten Anbietern für taxiähnliche Angebote, zum Teil mit Bündelung unabhängiger Fahrtwünsche, genutzt. Es ist noch unklar, ob sie per Saldo die Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems verbessern oder verschlechtern.“

- im Kapitel VI.2.4.1.3:

„Interessant für das Land Berlin als Aufgabenträger sind die Pilotprojekte digital buchbarer Angebote flexibler Bedienung“, die – mehr oder weniger – darauf abzielen, den ÖPNV zu ergänzen.

- im Kapitel VI.2.4.2.1:

„Das Land Berlin wird erproben, ob Bedarfsverkehre in Form von Rufbussen so in das bestehende ÖPNV-Angebot eingebettet werden können, dass damit bestehende kleinräumige Angebotslücken zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen erschlossen werden können.“

Übersicht der Verkehrsformen: Öffentlich – Gemeinschaftlich – Privat

Um die Übergangsformen vom öffentlichen zum nicht-öffentlichen Verkehr und die Vielfalt der verwendeten deutschen und englischen Begriffe zu ordnen, stellen wir folgende Übersicht voran. Die englische Bezeichnung „On demand“ übersetzen wir „auf Verlangen“.

	Linie, Gebiet	Fahrplan, Zeitraum	Anfordern	Zugang	Mitfahrt	Fahrzeug-Besitz	Chauffeur
Freier ÖPNV							
Linienbus	Linie	Fahrplan	nein	frei, anonym	kollektiv	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
ÖPNV auf Verlangen							
Rufbus	Linie	In der Regel Fahrplan	Vorbestellung oder spontan	frei, anonym	kollektiv	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
Freies Sammeltaxi	begrenzt. Gebiet	begrenzter Zeitraum [A]	Vorbestellung oder spontan	frei, anonym	zusammengefasst	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
App-gebundener Sammeltaxi	begrenzt. Gebiet mit festem Start/Ziel	Feste Startzeit im begrenzten Zeitraum	Nur Vorbestellung	nur mit App, personalisiert	zusammengefasst	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
[RP] App-gebundenes Sammeltaxi	begrenzt. Gebiet	Immer, ohne Fahrplan	Nur Vorbestellung	nur mit App, personalisiert	zusammengefasst	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
Taxi	überall	Immer, ohne Fahrplan	Vorbestellung oder spontan	frei, anonym	einzel	Taxiunternehmen	Taxiunternehmen
Gemeinschaftliche Autonutzung							
Carsharing	überall	immer	Vorbestellung	Mitglied einer Organisation	einzel oder zusammengefasst	Firma	Selbstfahrer
App-gebundene vermittelte Mitfahrt	überall	immer	Anmelden bei Organisation	Nur mit App, personalisiert [MU]	einzel oder zusammengefasst	Privatbesitz oder Verleih-Firma	Unbekannt
Vermittelte Mitfahrt [RS]	überall	immer	Anmelden bei Mitfahrzentrale [MZ]	Internet, personalisiert	zusammengefasst	Privatbesitz	Unbekannt
Fahrgemeinschaft	überall	immer	nach Absprache	Persönlich bekannt	zusammengefasst	Selbst oder Bekannter	Selbst oder Bekannter
Private Mitfahrt	überall	immer	nach Absprache	persönlich bekannt	zusammengefasst	Privatbesitz	Bekannt
Mietauto	überall	immer	Vorbestellung oder spontan	personalisiert	einzel	Verleih-Firma	Selbstfahrer
Privater Autobesitz							
Privat-Pkw	überall	immer	nein	frei, anonym	einzel	Privatbesitz	Selbstfahrer

[A] nur feste Abfahrzeiten an wenigen „Ankerhaltstellen“

[RP] auch Ridepooling (= Fahrt zusammenfassen) genannt, zum Beispiel BerlKönig

[MU] zum Beispiel Uber

[RS] auch Ridesharing (= Fahrt teilen) genannt

[MZ] stationär oder über Internet

Herausragende negative Eigenschaften sind rot dargestellt. Die grün dargestellte Verkehrsform wäre eine vielleicht akzeptable Variante. Spontan bedeutet, dass ein einsatzbereites (stehendes oder fahrendes) Verkehrsmittel ohne Vorbestellung in Anspruch genommen werden kann. Eine Garantie, ein solches anzutreffen, besteht nicht.

2. DAS SAMMELTAXI-PROJEKT „BerlKönig“

Merkmale und Einordnung

Der Nahverkehrsplan-Entwurf ordnet das Projekt „BerlKönig“ unter der Überschrift „Bedarfsverkehre mit App-Unterstützung in Ergänzung des ÖPNV“ ein (Abschnitt VI.2.4.1.3). Er bezeichnet es als Pilotprojekt, das für das Land Berlin als Aufgabenträger „interessant“ sei. Offenbar entspricht es nicht (oder nicht voll) seiner Zielstellung, denn diese lautet „Erprobung von Rufbussen zur Feinerschließung im ÖPNV“ (Abschnitt VI.2.4.2.1).

Zum BerlKönig sagt der Nahverkehrsplan-Entwurf:

„Seit Sommer 2018 erprobt die BVG im östlichen S-Bahn-Ring Berlins das Pilotprojekt „BerlKönig“. Das flexible Angebot ist digital zu buchen und hat einen eigenen Tarif. Der BerlKönig soll das herkömmliche ÖPNV-Angebot ergänzen, eine möglichst große Bündelung von Einzelfahrten erreichen und insbesondere bisher nicht ÖV-affine Personen dafür gewinnen, in der stark verkehrlich belasteten Innenstadt vom eigenen Auto auf ein öffentliches Verkehrsangebot mit geteilter Fahrzeugnutzung umzusteigen. Zudem sind zwei Innenstadtquartiere umfasst, die bisher nicht optimal mit dem Standard-ÖPNV erschlossen sind. Angefahren werden bestehende Bushaltestellen sowie virtuelle Haltestellen. Das Pilotprojekt wird mit Blick auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und dabei insbesondere im Hinblick auf die Kompatibilität mit den Zielen des Mobilitätsgesetzes durch ein Monitoring begleitet.“

Die Fahrzeuge – diesel- und elektrotriebene Pkw mit drei bis acht Sitzplätzen – und die Software stellt die Firma ViaVan, eine Kooperation von Daimler mit einer USA-Firma.

Mit den Merkmalen

- keine Linien,
- kein Fahrplan, keinerlei Abfahrzeiten,
- Zustieg und Ausstieg an nur elektronisch beschriebenen Haltestellen, die nicht als solche gekennzeichnet sind,
- zusammengefasste Fahrtwünsche

ist das Projekt „BerlKönig“ als Sammeltaxi einzuordnen.

Die weiteren Merkmale

- zuvor muss auf dem Mobiltelefon eine App installiert werden,
- dabei müssen die persönlichen Daten und die Kontonummer angegeben werden (diese werden dauerhaft registriert),
- die Fahrt ist nur auf Vorbestellung über diese App buchbar,
- das Ziel muss auf dem Stadtplan des Mobiltelefons genau berührt oder seine Bezeichnung genau eingetippt werden,
- Bezahlung nur elektronisch, der Betrag wird sofort bei Bestellung (vor der Fahrt) abgebucht,
- die Einstiegstelle muss gefunden werden, ohne dass sie als solche im Gelände gekennzeichnet ist

zeigen an, dass es sich gegenüber bisher bekannten Sammeltaxi-Verkehren um eine eingeschränkt nutzbare ÖPNV-Form mit etlichen Hürden handelt.

Vergleiche mit anderen Angebotsformen aus Fahrgast-Sicht

Der Fahrpreis beim Projekt „BerlKönig“ ist mit Kilometertarif und dem Mindestpreis von 4,- € im Durchschnitt etwa doppelt so hoch wie beim **Freien ÖPNV**. Bei größerem Einsatzgebiet würde er mit steigender Entfernung sehr viel höher sein.

Die Laufwege zum Einstiegspunkt und ab Ausstiegspunkt von höchstens 100 m und der garantierte Sitzplatz stellen einen Bequemlichkeitsvorteil dar. Der Einstieg ist nicht barrierefrei. Auf Gepäckbeförderung besteht kein Anspruch.

Beim Sammeltaxi kann ein Zeitvorteil eintreten, muss aber nicht. Das hängt einerseits von der tageszeitlich aktuellen Taktdichte des Freien ÖPNV, den Warte- und Umsteigezeiten im ÖPNV, andererseits von der Wartezeit auf die Abfahrt des Sammeltaxis, den Wartezeiten unterwegs auf weitere angemeldete Fahrgäste und vom Umweg für andere Fahrgäste ab.

Der **Rufbus** hat zwar feste Linien und einen Fahrplan, verkehrt aber nur, wenn er vorher, meist mindestens 60 Minuten vorher, angefordert wird. Vorteil des Sammeltaxis gegenüber dem (bisher aus anderen Gegenden bekannten) Rufbus ist, dass die Vorbestellung an keine Frist gebunden ist.

Der Rufbus kann aber auch telefonisch bestellt werden. Wenn eine Fahrt stattfindet, darf man an den Haltestellen auch ohne Voranmeldung einsteigen. Barzahlung ist möglich.

Der Fahrpreis des Sammeltaxis liegt zwischen Linienbus und **Taxi**. Das Risiko einer unbestimmten Wartezeit ist wie beim Taxi, die aktuelle Wartezeit wird aber auf dem Mobiltelefon angezeigt. Ein Taxi kann länger vorbestellt werden, kann aber auch durch Winken angehalten werden. Ein Taxi kann bar bezahlt werden ohne Angabe der Kontonummer, und die Fahrt wird nicht persönlich registriert.

Einsatzgebiet

Das Einsatzgebiet des BerlKönigs ist dicht mit überwiegend vier- oder fünfstöckigen Häusern bebaut, mit dicht getakteten S-Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien erschlossen. Trotzdem sind die Laufwege teilweise lang. Etliche Verkehrslinien verlaufen in Ost-West-Richtung durch das Einsatzgebiet hindurch, in Nord-Süd-Richtung jedoch nur an den Rändern entlang. Der BerlKönig erschließt tatsächlich kleinräumige Angebotslücken, die jedoch im Vergleich zu Angebotslücken in den Außenbezirken gering sind.

Aus der Sicht eines gewinnorientierten Betreibers ist das Einsatzgebiet absatzversprechend und gewinnversprechend. Ein junges, für Neuheiten aufgeschlossenes Publikum, das im Einsatzgebiet wohnt oder feiert, lässt sich leicht anlocken. Anhand der Einsatzbedingungen ist zu erwarten: Die meisten Fahrgäste gehören der jüngeren Generation an, sind ständig mit ihrem Mobiltelefon beschäftigt, haben nicht gelernt, längerfristig zu planen, sind gewohnt, sich vom Mobiltelefon „führen“ zu lassen, und haben nicht gelernt, sich anhand eines Stadtplans zurechtzufinden. Die Fahrgäste könnten ebenso gut mit dem Freien ÖPNV fahren, erwarten aber einen Bequemlichkeitsvorteil (Direktfahrt, kürzerer Fußweg zur Einsteigestelle) oder Zeitvorteil und können oder wollen sich den höheren Preis dafür leisten.

Diese Art Sammeltaxi eignet sich nicht für Fahrgäste, die nicht zahlungskräftig genug sind oder Probleme im Umgang mit Apps und Mobiltelefonen haben.

Wirtschaftlichkeit

Unter den gegebenen Bedingungen kann der Betreiber das Geld noch verhältnismäßig leicht verdienen. Trotzdem zeigt der bisherige Verlauf des Versuches ein deutliches Defizit für die BVG. Angesichts der Aufwendungen für Fahrzeuge, Chauffeure und Technologie wird nicht mal in diesem dicht besiedelten Gebiet eine Wirtschaftlichkeit erreichbar sein, und erst recht nicht in den Außenbezirken, wo ein solcher Versuch zum Schließen von Angebotslücken noch eher sinnvoll sein könnte.

Die BVG begründet ihr Engagement damit, dass sonst ein Privatunternehmer das Geschäft machen würde. Aber über die erhobenen Daten zum Fahrverhalten verfügt nur ViaVan; die BVG hat keinen Zugriff. Es muss damit gerechnet werden, dass ViaVan jetzt zur Erprobung die BVG vorspannt und – wie in anderen Städten – das eventuelle Geschäft künftig selbst betreiben will.

Gesamtbewertung

Um das Pilotprojekt quantitativ beurteilen zu können, müsste ermittelt werden, wie die Fahrgäste die Wegstrecke zurückgelegt hätten, wenn es das Projekt BerlKönig nicht gäbe. Die Fahrgäste werden aber nicht befragt. Die Beobachtungen und die Einschätzung des Fahrgastverhaltens legen nahe, dass der größte Anteil der BerlKönig-Nutzer bisher zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Freien ÖPNV oder dem Taxi unterwegs war.

Die angeblich beabsichtigte Reduzierung des Straßenverkehrs tritt nicht ein. Sie wäre nur gegeben, wenn fast alle BerlKönig-Nutzer vorher einzeln Taxi oder Privat-Auto gefahren wären. Im Projekt BerlKönig sind deutlich mehr Kleinfahrzeuge mit den negativen Auswirkungen des Flächenverbrauchs und der Umweltbelastung unterwegs. Die Fahrzeuge des Freien ÖPNV sind weniger ausgelastet. Jedes Sammeltaxi braucht einen Chauffeur. Diese fehlen wiederum als Busfahrer bei der BVG.

Das Projekt „BerlKönig“ ist für die Stadt und die BVG schädlich. Um weiteren Schaden zu vermeiden, muss es so bald wie möglich abgebrochen werden.

Alternative

Wenn ernsthaft das Ziel verfolgt wird, kleinräumige Angebotslücken zu schließen, lässt sich das mit einer lokalen Buslinie wirtschaftlicher und umweltverträglicher erreichen.

Denkbar wäre in Nord-Süd-Richtung etwa folgende Strecke: S Greifswalder Straße – Storkower Straße – Kniprodestraße – Conrad-Blenkle-Straße – Ebertstraße – Eldenaer Straße – Proskauer Straße – U Samariterstraße – Mainzer Straße – Gärtnerstraße – Modersohnstraße – Rudolfstraße – S+U Warschauer Straße.

3. RUFBUS-ERPROBUNG LAUT NAHVERKEHRSPLAN

Nicht Rufbus, sondern Sammeltaxi

Die Bezeichnung „Rufbus“ für das im Berliner Nahverkehrsplan zur Erprobung vorgesehene Konzept ist irreführend. Merkmale eines Rufbusses sind lediglich: VBB-Tarif mit Zuschlag, Bedienung von Bushaltestellen und barrierefreie Zugänglichkeit.

Die meisten Merkmale der geplanten Verkehrsform sind die eines Freien Sammel-Taxis: verkehrt innerhalb begrenzter Zeiten und Gebiete, keine feste Linienführung, kein Fahrplan, nur feste Abfahrzeiten an sehr wenigen sogenannten „Ankerhaltestellen“, Pkw mit maximal 8 Fahrgastplätzen, Halt auch an nicht näher definierten „Rufbus-Haltepunkten“, außerhalb der „Ankerhaltestellen“ ist Vorbestellung erforderlich, aber nicht nur App-gebunden, sondern auch telefonisch, im Internet und beim Fahrpersonal möglich, Wartezeit maximal 30 Minuten, Bezahlung über App oder mit „Bordzuschlag“ beim Chauffeur. Damit sind die meisten prinzipiellen Einschränkungen und Nachteile des BerlKönigs ausgemerzt.

Das Freie Sammeltaxi bietet Mobilitätschancen für Personen, die sich andernfalls ihren Mobilitätswunsch nicht erfüllen könnten, weil sie nicht über ein eigenes Auto verfügen, sich ein Taxi wegen des Preises nicht leisten können und weil für sie das ÖPNV-Angebot nicht erreichbar oder zu unattraktiv ist. Im Nahverkehrsplan wird dies als „erwünschter induzierter Verkehr“ bezeichnet.

Bleibt die Frage nach der Eignung der Einsatzgebiete. Der Nahverkehrsplan-Entwurf sieht die Erprobung in drei unterschiedlich strukturierten Gebieten vor: dem stark verdichteten Innenstadtbereich Neukölln, der Großwohnsiedlung Lichtenberg / Frankfurter Allee und der Einfamilienhaussiedlung Mahlsdorf Süd / Waldesruh.

Neukölln

Das Erprobungsgebiet Neukölln wird im Westen durch das Tempelhofer Feld begrenzt, im Norden durch Flughafenstraße und Erkstraße, im Osten durch die Sonnenallee und im Süden durch den S-Bahn-Ring. Als „Ankerhaltestellen“ mit festen Abfahrzeiten sind S+U Hermannstraße, S+U Neukölln und U Rathaus Neukölln vorgesehen. Nachfrage besteht laut Nahverkehrsplan-Entwurf als Zubringer zur S- und U-Bahn und für Querverbindungen.

Die Bebauungs- und Verkehrslinienstruktur in diesem Gebiet ist ähnlich der in Friedrichshain: dicht besiedelt mit meist vier- oder fünfstöckigen Häusern, in Nord-Süd-Richtung drei Achsen mit dichtem Takt (U8, U7, M41), die konzentriert auf den Hermannplatz zulaufen, in Ost-West-Richtung im Süden die S-Bahn mit 3 Stationen, im Norden die Buslinien 104/166, die zusammen einen 10-min-Takt bilden. In der Mitte keine Querverbindung in Ost-West-Richtung, also recht weite Laufwege, am westlichen Rand in der Nähe des Tempelhofer Feldes weite Laufwege zur S- und U-Bahn und gar keine Feinerschließung. 7% der Bevölkerung hat kein ausreichendes ÖPNV-Angebot. Ein ähnlich strukturiertes Gebiet schließt sich nordöstlich zwischen Sonnenallee und Landwehrkanal an.

Die hier wohnende Bevölkerung ist deutlich weniger zahlungsfähig als die in Friedrichshain. Deshalb ist ein wirtschaftlicher Erfolg für ein Verkehrsunternehmen noch unwahrscheinlicher als dort.

Als Begründung für Sammeltaxis (maximal 8-Sitzer) führt der Nahverkehrsplan-Entwurf an, dass die Straßen in Rixdorf hinsichtlich ihrer Breite und Beschaffenheit für den konventionellen Linienbusverkehr ungeeignet seien. Aber für Kleinbusse mit 16 oder 20 Sitzen dürften sie sich eignen. Eine lokale Kleinbus-Linie bräuchte weniger Fahrzeuge, weniger Fahrpersonal und böte ein regelmäßiges vertaktetes Angebot. Lokale Verkehrsbedürfnisse bestehen voraussichtlich von den abgelegenen Wohnstätten zu den S- und U-Bahn-Stationen und zu den Einkaufseinrichtungen und Behörden am Hermannplatz, in der Karl-Marx-Straße und der Sonnenallee. Ein oder zwei lokale Buslinien sollten diese miteinander verbinden.

Das Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn sieht die Weiterführung der Straßenbahn vom Hermannplatz die Hermannstraße entlang bis Buckow vor. Die Straßenbahn hätte zwischen den vier U-Bahn-Stationen von Hermannplatz bis Hermannstraße drei zusätzliche Haltestellen. Notwendig ist die S-Bahn-Station Oderstraße / Tempelhofer Feld.

Lichtenberg / Frankfurter Allee

Das Sammeltaxi-Erprobungsgebiet Lichtenberg wird begrenzt von der Möllendorffstraße im Westen, der Bornitzstraße im Norden, vom Straßenbahnbetriebshof und Zentralfriedhof im Nordosten sowie von der Eisenbahnstrecke entlang der Gudrunstraße und Buchberger Straße im Süden. Das Gebiet ist großräumig mit den S- und U-Bahnstationen Frankfurter Allee und Lichtenberg, der U-Bahn-Station Magdalenenstraße, den Straßenbahnen entlang der Möllendorffstraße (M13, 16) und der Siegfriedstraße (21, 37) sowie den Buslinien 240 und 256 am nördlichen Rand (Joseph-Orlopp-Straße) und im Bereich der Siegfriedstraße und der U-Bahn-Station Magdalenenstraße erschlossen. Die Wege zu den Stationen und Haltestellen betragen jedoch stellenweise bis zu 1200 m, und das bei hoher Siedlungsdichte, geringem individuellen Motorisierungsgrad und einem hohen Anteil älterer Bewohner. Im Nahverkehrsplan-Entwurf wird behauptet, „die straßenräumliche Situation lässt jedoch einen Betrieb herkömmlicher Buslinien nicht zu.“ Als „Ankerhaltestellen“ sind die Stationen Frankfurter Allee und Lichtenberg vorgesehen.

Unbestritten ist eine bessere kleinräumige Erschließung notwendig. Aber auch hier sind lokale oder sogar stadtteilverbindende Buslinien, eventuell mit Kleinbussen, der bessere Lösungsweg. Denn auch die südlich angrenzende Victoriastadt um die Pfarrstraße und das Gebiet zwischen Joseph-Orlopp-Straße und Normannenstraße sind kleinräumig nicht gut

erschlossen. Abhilfe könnten hier z. B. die Verlängerung und Verdichtung der Buslinie 256, eine neue Ringbuslinie und Haltestellenverdichtung schaffen:

- 256: Beginn S Ostkreuz (Nordseite) – Marktstraße – Pfarrstraße – Schulze-Boysen-Straße – Frankfurter Allee – Alte Frankfurter Allee (mit Beseitigen der Straßensperre an der Hubertusstraße und Einbau einer Lichtsignalanlage an der Einmündung Hubertusstraße / Frankfurter Allee) – Siegfriedstraße – weiter wie bisher nach Hohen Schönhausen; neue Strecke vorerst im 20-min-Takt, ab S+U Lichtenberg 10-min-Takt
- Neue Ringlinie: S+U Lichtenberg (Alte Frankfurter Allee, Beseitigen der Straßensperre und neue Lichtsignalanlage) – Buchberger Straße – Wiesenweg – Gürtelstraße – Möllendorffstraße – Normannenstraße – Ruschestraße – Gotlindestraße (Umnutzung der heute nur zum Abstellen genutzten zweiten Spur in eine Fahrspur) – Kriemhildstraße – Zentralfriedhof – Gudrunstraße – S+U Lichtenberg; 20-min-Takt in beiden Richtungen
- Kürzere Haltestellenabstände bei Straßenbahn und Bus in der Siegfriedstraße: in beiden Richtungen je eine Haltestelle Ecke Rüdigerstraße und Ecke Fanningerstraße.

Damit wären die Schnellbahnstationen, Einkaufs-, Gesundheits- und Verwaltungseinrichtungen mit den Wohngebieten verbunden.

Folgende Maßnahmen, die vorrangig zur Verbesserung der Umsteigesituation notwendig sind, würden auch zur besseren Feinerschließung der Wohngebiete beitragen:

- Verlegen des S-Bahnsteigs Frankfurter Allee nach Süden mit kurzen direkten Umsteigewegen zur U-Bahn und zur Straßenbahn sowie Ausgängen zur Frankfurter Allee (nördlicher und südlicher Gehweg) und zur Möllendorffstraße
- Verlegen der Endhaltestelle der Straßenbahn von der Gudrunstraße in die Alte Frankfurter Allee direkt am Zugang zum Bahnhof Lichtenberg und Umgestaltung des ganzen Kreuzungsbereichs Siegfriedstraße / Alte Frankfurter Allee zur Fußgängerzone Bahnhofsvorplatz.

Soweit für den Bus- und Straßenbahnverkehr die Aufteilung des Straßenraums geändert werden muss, sind Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr mitzuplanen. So sollte die Siegfriedstraße weiterhin den Straßenbahn- und Busverkehr aufnehmen und die parallel verlaufende Hagenstraße durchgehend asphaltiert und als Fahrradstraße eingerichtet werden.

Mahlsdorf Süd / Waldesruh

Das Sammeltaxi-Erprobungsgebiet Mahlsdorf Süd / Waldesruh wird begrenzt durch Seebadstraße, Grenzstraße und Kressenweg im Westen, Elsenstraße und Rahnsdorfer Straße im Norden, den östlichen Bebauungsrand von Waldesruh (Ortsteil von Hoppegarten) und die Waldgrenze der Mittelheide und Dammheide im Süden. Die Nord-Süd-Mittelachse Hultschiner Damm wird von den Straßenbahnlinien 62 im 20-min-Takt und 63 Montag bis Freitag im 20-min-Takt bedient. Den Nordrand erschließt Montag bis Sonnabend in der Normal- und Hauptverkehrszeit die Buslinie 398 (U Elsterwerdaer Platz – S Mahlsdorf) im 20-min-Takt, den Südrand die Buslinie 108 (S+U Lichtenberg – U Elsterwerdaer Platz – Waldesruh) im 20-min-Takt, in der Schwachverkehrszeit ab Stadtgrenze nur im 60-min-Takt. Die Wege von den Haltestellen in die weiträumigen Einfamilienhaus-Siedlungen betragen bis zu 1200 m. Der Anteil älterer Bewohner ist hoch, die Pkw-Dichte ebenfalls. Laut Nahverkehrsplan-Entwurf „sind die innerquartierlichen Straßen aufgrund ihrer engen Querschnitte und ihres teilweise schlechten Zustands (Betonplatten, grobes Kopfsteinpflaster) ungeeignet für regulären Linienebusverkehr“. Als „Ankerhaltestellen“ sind die Straßenbahnhaltestellen im Hultschiner Damm Ecke Rahnsdorfer Straße und Ecke Ecker Seestraße vorgesehen.

Die weiten Laufwege könnten aber ebenso gut mit einer Kleinbuslinie zwischen beiden „Ankerhaltestellen“ halbiert werden. Etwa folgende Linienführung ist denkbar: Rahnsdorfer Straße – Lehnitzstraße – Paul-Wegener-Straße – Mannheimer Straße – Grenzstraße – Rödernstraße – Hultschiner Damm. Diese Straßen sind für einen Kleinbus breit genug, zu etwa zwei Dritteln asphaltiert und zu einem Drittel betoniert. Die neue Buslinie sollte jedoch über die „Ankerhaltestelle“ Rahnsdorfer Straße zu einer der S-Bahn-Stationen verlängert werden: Mahlsdorf, Kaulsdorf oder Birkenstein.

Schwachverkehrszeiten

Wenn in den Erprobungsgebieten entsprechend unserem Vorschlag reguläre Linienbusse eingesetzt werden, muss damit gerechnet werden, dass selbst Kleinbusse in der Schwachverkehrszeit gering ausgelastet sind. Dann bietet sich an, in dieser Zeit (zum Beispiel von 20 oder 21 Uhr bis 24 oder 1 Uhr) Rufbusse fahren zu lassen. Diese müssten bis 30 min vor der Planabfahrzeit bestellt werden, müssten aber ihre Linienführung und ihren Fahrplan beibehalten. Zum Aussteigen könnte Haustürservice eingerichtet werden.