

Grüne  
Gut und Klima Freunde

Frau Bezirksbürgermeisterin  
Dr. Diana Siebert

Frau Oberbürgermeisterin  
Henriette Reker

Eingang bei der Bezirksbürgermeisterin: 15.03.2023

**AN/0489/2023**

**Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. §§ 13 und 38 der Geschäftsordnung des Rates  
und der Bezirksvertretungen**

Gremium	Datum der Sitzung
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	

**On-Demand-Angebot KVB-Isi  
- Gemeinsamer Änderungsantrag von Grüne und Gut und Klima Freunden -**

Sehr geehrter Frau Bezirksbürgermeisterin,  
sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

**Die Bezirksvertretung möge beschließen:**

Die Beschlussvorlage 0486/2023 „On-Demand-Angebot KVB-Isi“ Nr. 2 wird wie folgt ergänzt:

Der Verkehrsausschuss ändert für den Stadtbezirk Nippes in der zweiten Pilotphase das Bediengebiet sowie die Betriebszeiten für das On-Demand-Angebot. So soll das Bediengebiet wie in Abb. 1 (Anlage 1) verändert und vergrößert werden und an die schlecht erschlossenen Randgebiete verschoben werden (Anlage 1, Abb. 1-4). Auch sollen die Betriebszeiten von Mo. - Fr. 07:00 – 24:00 Uhr und Fr. – So. 24-03:00 Uhr ausgeweitet werden.

**Begründung:**

On-Demand-Angebote können ein wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrsangebots sein. Denn der On-Demand-ÖPNV kann Städten helfen, die Verkehrsbelastung um 15% bis 30% zu reduzieren (Hazan, Lang et al. 2019). Dabei geht es in erster Linie um die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Wichtig bei einer Effizienzbetrachtung sind dabei der Besetzungsgrad („Wie viele Fahrgäste befinden sich zeitgleich im Fahrzeug?“) und die Bündelungs-bzw. Poolingrate („Wie viele Buchungen sind gepoolt?“) (Liebchen, Lehnert et al. 2020, 2020). Dieser ist mit 1,5 gerade noch positiv zu bewerten. Sprich: Nur wenig besser als ein Auto mit durchschnittlich 1,35 Personen pro Fahrzeug. Das Problem liegt hier bei der niedrigen Nutzung und den wenig gebündelten Fahrten. So fahren die

Menschen von A nach B meist alleine, wenn das Bediengebiet klein ist. Bei größeren Bediengebieten gibt es eine höhere Wahrscheinlichkeit, dass das mehrere Menschen auf einer Strecke zusammen fahren. Somit ist das Hauptproblem auch das Bediengebiet, welches zu klein und in gut erschlossenen dichtbesiedelten Gebieten ausgewählt wurde. Hier wurde niemand feinerschlossen, sondern nur ein bequemes Zusatzangebot geschaffen. Die Ziele waren jedoch:

- Erhöhung des Erschließungsgrad des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Reduktion der MIV-Abhängigkeit und von Einzelfahrten
- Bündelung von Fahrgästen mit ähnlichem Ziel und damit hohe Pooling Raten
- Schaffung einer ergänzenden, sicheren Mobilitätsalternative in den Abend & Nachtstunden
- Verbesserung des Zugangs zu Nahversorgungszentren

Das alte Bediengebiet hat nicht seinen Zweck erfüllt. Die obenstehenden Ziele wurden nicht oder nur teilweise erreicht. Die niedrige Nachfrage in Nippes zwingt aus wirtschaftlichen, verkehrlichen und ökologischen Gründen das On-Demand-Angebot KVB-Isi stark zu verändern. Durchschnittlich 10 Fahrten am Tag auf einem Bediengebiet, wo bereits eine sehr gute Erschließung des ÖPNV vorherrscht, führt nur zu einer Kannibalisierung des ÖPNV und ist daher nicht zweckmäßig. Daher soll eine Feinerschließung der Randgebiete nun fokussiert und erprobt werden (siehe Abb. 1). Die Erfahrungen aus diesen Veränderungen sollen in zukünftige Planungen berücksichtigt und möglicherweise nochmals angepasst werden.

## Literaturverzeichnis

Hazan, J., Lang, N., Wegscheider, A. K., Fassnot, B. (2019): ON-DEMAND-TRANSIT KANN STÄDTISCHE MOBILITÄT FÖRDERN.

Liebchen, C., Lehnert, M., Mehlert, C., Schiefelbusch, M. (2020): Ridepooling-Effizienz messbar machen. Betriebliche Effizienzgrößen für Ridepooling-Systeme. DER NAHVERKEHR, 9, 18–21.

Gez. Sandra Vogel

Gez. Dr. Deniz Ertin