

## In der Senatssitzung am 9. Juni 2020 beschlossene Fassung

### Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 24. Februar 2020

#### „Stand und Umsetzung des ÖPNV-Projekts ‚On-Demand-Shuttle‘“

Die Fraktion der FDP hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Ein innovativer, moderner und flexibler öffentlicher Personennahverkehr vereint sowohl die klimafreundliche Mobilität als auch die Daseinsvorsorge der Bremerinnen und Bremer und ist für die Verkehrswende unverzichtbar. Der On-Demand-Shuttle ist so ein Serviceangebot, welches nicht nur den ÖPNV flexibilisiert, sondern mit Blick auf den motorisierten Individualverkehr Entlastung mit sich bringen kann. Der On-Demand-Shuttleservice kann eine gute Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV darstellen. Denn ein On-Demand-Shuttle kann dorthin kommen, wo der reguläre ÖPNV an die Grenzen stößt. Er kann als Zubringerfunktion dienen und kann insbesondere zu Randzeiten eingesetzt werden. On-Demand-Shuttleservices können als wichtiger Pfeiler zur intelligenten Verkehrssteuerung beitragen.

Verschiedene Städte in Deutschland und in Europa sind hier bereits besser aufgestellt. Beispiele sind hierfür die vielfältigen Projekte zu On-Demand-Shuttleservices wie der SSB Flex Stuttgart, ioki Hamburg, MVG IsarTiger und MVG ParkstadtTiger München oder CleverShuttle mit Diensten in verschiedenen Städten, GoSutton in London oder Stockholm mit Shortl.

Bremen hat im „Green City Masterplan“ unter der Maßnahmenskizze 2.3.a ein entsprechendes Pilotprojekt mit der Priorisierung sehr hoch und einem Umsetzungshorizont ab 2019 angekündigt. Zudem wurde ein entsprechender Förderantrag für ein On-Demand-Shuttleservice mit dem dritten Förderaufruf zur „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ gestellt. Die Förderung ist Teil des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“. Die Förderung soll intelligente Lösungen für die Mobilität von Morgen vorantreiben. Mit der Förderzusage des dritten Aufrufs erhält Bremen beziehungsweise die BSAG Fördergelder in Höhe von 1.147.583 Euro.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Ab wann wird das Pilotprojekt zum On-Demand-Shuttleservice umgesetzt?
2. Welche Stadtteile/Bereiche sollen in das Pilotprojekt mit aufgenommen werden?
3. Welche Art von Bussen/Verkehrsmittel sollen eingesetzt werden und mit welcher Antriebstechnologie?
4. Welche Umsetzungsschritte aus der Maßnahmenskizze 2.3.a sind bereits erfolgt und welche stehen noch aus?
5. Inwieweit wurde das Fördergeld in Höhe von 1.147.583 Euro bereits in voller Höhe an die BSAG freigegeben? Wenn nein, warum nicht?
6. Wie hoch ist die Förderquote der Bundesförderung für Bremen?
7. Inwieweit stehen weitere EU- (EFRE), Bundes- oder Landesmittel, zum Beispiel zur Beschaffung von Elektro-, Brennstoffzellen- oder Wasserstoffbussen, zur Verfügung oder wurden diese beantragt? Wenn ja in welcher Höhe und aus welchen Programmen, wenn nein warum nicht?
8. Welcher Umsetzungsfrist unterliegt der Förderzusage des dritten Aufrufs ‚Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme‘ des BMVI?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

**1. Ab wann wird das Pilotprojekt zum On-Demand-Shuttleservice umgesetzt?**

Das Umsetzungskonzept für ein On-Demand-Angebot wurde gemeinsam von der BSAG, dem ZVBN und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erstellt und abgestimmt. Der Start des Pilotbetriebs war für das 4. Quartal 2020 vorgesehen. Gemeinsam wurde entschieden, eine weitere Bearbeitung des Projekts vorerst auszusetzen und in Abhängigkeit von den Entwicklungen in Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zu entscheiden, ob und wann eine Umsetzung Sinn ergibt, z.B. unter Bewertung der deutlich erhöhten Sensibilität von Fahrgästen gegenüber Abstand zu anderen Passagieren.

**2. Welche Stadtteile/Bereiche sollen in das Pilotprojekt mit aufgenommen werden?**

Vorgesehen war ein Start in Borgfeld, Oberneuland und Teilen von Horn-Lehe mit Anschluss an die Straßenbahnlinien 1 und 4.

Erfahrungen mit On-Demand-Angeboten zeigen, dass diese in Innenstadtbereichen zur „Kannibalisierung“ des Umweltverbundes führen können. Das heißt, ein Großteil der Menschen, die das On-Demand-Angebot nutzen, wären sonst zu Fuß gegangen, mit Bussen und Straßenbahnen oder dem Fahrrad gefahren. Die Kfz-Verkehrsleistung nimmt durch diese On-Demand-Angebote in Innenstadtbereichen also eher zu als ab. Daher ist der Pilotbetrieb in Bremen in eher peripher gelegenen Stadtteilen vorgesehen, um hier das vorhandene ÖPNV-Angebot zu verstärken und für Ziele außerhalb des Gebietes an den ÖPNV anzuschließen.

Für das gewählte Einsatzgebiet spricht zudem, dass die Erschließung mit dem klassischen Linien-ÖPNV aufgrund der dortigen Bebauungsstruktur schwierig ist und das Angebot daher bisher nicht die Qualität hatte, die für eine Mobilitätswende erforderlich ist.

**3. Welche Art von Bussen/Verkehrsmittel sollen eingesetzt werden und mit welcher Antriebstechnologie?**

Vorgesehen wäre der Einsatz von Kleinbussen mit ca. sechs Sitzplätzen und Elektroantrieb. Ein Teil der Fahrzeuge soll für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste nutzbar sein.

**4. Welche Umsetzungsschritte aus der Maßnahmenskizze 2.3.a sind bereits erfolgt und welche stehen noch aus?**

Die Stadtteilanalysen sind erfolgt und das o.g. Pilotgebiet wurde ausgewählt. Das Genehmigungsverfahren ist geklärt. Die Erstellung einer Finanzierungsvorlage für die Gremien der FHB und die Ausschreibung von Fahrzeugen ist noch nicht erfolgt. Auch die Einstellung und Ausbildung von Personal sowie die Ausschreibung und Beschaffung von Software stehen noch aus.

**5. Inwieweit wurde das Fördergeld in Höhe von 1.147.583 Euro bereits in voller Höhe an die BSAG freigegeben? Wenn nein, warum nicht?**

Die Förderzusage i. H. v. 1,15 Mi. Euro wurde vom BMVI am 29.11.2018 erteilt. Der Mittelabruf durch die BSAG kann erst mit Beginn der Maßnahmen erfolgen (siehe Pkt. 4).

**6. Wie hoch ist die Förderquote der Bundesförderung für Bremen?**

Die Förderquote beträgt 40 %.

- 7. Inwieweit stehen weitere EU- (EFRE), Bundes- oder Landesmittel, zum Beispiel zur Beschaffung von Elektro-, Brennstoffzellen- oder Wasserstoffbussen, zur Verfügung oder wurden diese beantragt? Wenn ja in welcher Höhe und aus welchen Programmen, wenn nein warum nicht?**

Die BSAG hat beim BMVI einen Förderantrag für fünf Elektrobusse und beim BMU für 15 E-Busse gestellt. Die Förderung beträgt 40% bzw. 80% der Mehrkosten gegenüber der Beschaffung eines Dieselmotors.

Aufgrund der Förderbedingungen ist sowohl für das On-Demand-Angebot wie auch für die Elektrobusse eine komplementäre Förderung aus anderen Förderprogrammen ausgeschlossen.

- 8. Welcher Umsetzungsfrist unterliegt der Förderzusage des dritten Aufrufs ‚Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme‘ des BMVI?**

Der Förderzeitraum der bewilligten Maßnahme ist bis zum 31.12.2020 befristet. Das Bundesverkehrsministerium hat eine Verlängerung des Förderzeitraums bis Ende 2022 in Aussicht gestellt.