

# **Bahnen und Busse für die Wachsende Stadt**

## Der Berliner Nahverkehrsplan

# Inhalt

<b>Der ÖPNV ist gefragt</b>	<b>5</b>
<b>Berliner Nahverkehr mit Qualität</b>	<b>9</b>
<b>Herausforderungen der ÖPNV-Planung: Möbilität für alle erhalten</b>	<b>17</b>
<b>Leistungs- und Angebotsplanung: Ein starker ÖPNV für eine wachsende Metropole</b>	<b>21</b>
<b>Infrastrukturplanung: Straße, Schiene, Haltestelle</b>	<b>33</b>
<b>Glossar</b>	<b>36</b>
<b>Weiterführende Informationen</b>	<b>37</b>
<b>Impressum</b>	<b>38</b>

# Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sichert die Mobilität der Stadt

Der ÖPNV mit seinen Bahnen, Bussen und Fähren gehört zu Berlin wie das Brandenburger Tor oder der Fernsehturm. Er ist aus dem Alltag der Berlinerinnen und Berliner nicht wegzudenken, denn er sichert unsere Mobilität.

Zugleich steigt die Bedeutung des ÖPNV noch angesichts der Wachsenden Stadt und ihrer Herausforderungen. Jeden Tag leben und arbeiten mehr Menschen in der Stadt, dadurch nimmt auch die Anzahl ihrer Wege zu, die sie täglich zurücklegen. Uns liegt daran, dass der ÖPNV mit seinen Bussen und Bahnen die erste Wahl ist, wenn Sie sich für ein Verkehrsmittel entscheiden.

Der ÖPNV ist umweltverträglich und setzt dem Klimawandel etwas entgegen. Er ist sozial, da er allen Menschen ermöglicht, die vielfältigen Angebote der Stadt wahrzunehmen, und zwar unabhängig von Alter, Einkommen, Wohnort oder vom Besitz eigener Verkehrsmittel. Zudem ist der ÖPNV ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft, denn er vernetzt den gesamten Metropolenraum und macht ihn attraktiv für zukunftsfähige Branchen. Ein leistungsfähiger ÖPNV dient dem Wohl der Stadt und aller, die in ihr leben, arbeiten und unterwegs sind.

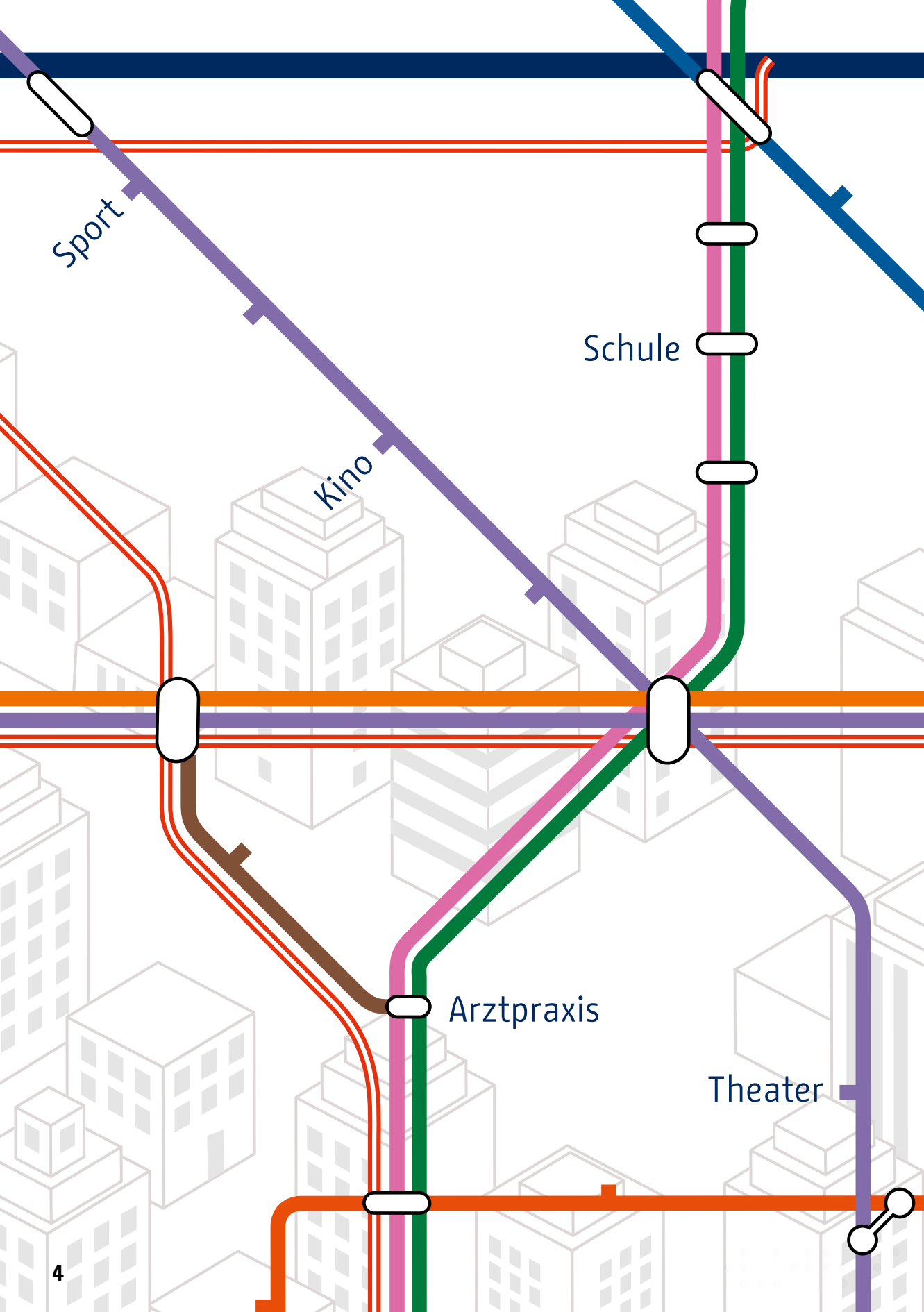
Diese Broschüre zeigt Ihnen Funktionsweise, Kriterien und Inhalte der aktuellen ÖPNV-Planung in unserer Stadt.



Andreas Geisel

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt





Sport

Kino

Schule

Arztpraxis

Theater

# Der ÖPNV ist gefragt

**Was macht Berlin so besonders? Die Antworten auf diese Frage sind so vielfältig wie die Chancen, die die Stadt zu bieten hat. Berlin ist Wohnort, Wirtschaftsstandort, kultureller Mittelpunkt; Berlin ist auch Hauptstadt, Ort mit Geschichte, Besuchermagnet. Eins steht fest: Mit ihren vielen Facetten ist die Metropole für Bewohnerinnen und Bewohner und für ihre Gäste ein ganz besonderer Ort der Möglichkeiten.**

Die vielen Orte der Stadt müssen aber auch erreichbar sein: Die Menschen fahren in der Stadt und in der Region zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder zur Arztpraxis, möchten ins Theater oder ins Kino, in Galerien, Museen oder Konzerte, zum Sport oder unternehmen Ausflüge ins Umland. Besonders wichtig ist dafür der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Fast die Hälfte aller Berliner Haushalte lebt autofrei – und nicht nur das: Auch Autobesitzerinnen und -besitzer nutzen häufig die Angebote des ÖPNV.

## Guter ÖPNV: eine öffentliche Aufgabe

Doch die Bahnen und Busse fahren nicht einfach so. Die Infrastruktur, das ÖPNV-Angebot, die Verzahnung der Angebote und die Qualität müssen vorausschauend geplant werden. Immer wieder muss nachgesteuert und bei Bedarf verändert werden. Mit Weitblick muss auch das ÖPNV-Angebot finanziert werden. All dies sind öffentliche Aufgaben. Zuständig dafür ist das Land Berlin – so ist es gesetzlich verankert.

**Berliner Haushalte:  
Fast die Hälfte lebt autofrei**



Der Anstieg der Bevölkerungszahlen  
hat Folgen für den ÖPNV.



Seit einigen Jahren steigen die Bevölkerungszahlen in Berlin an. In der letzten Zeit hat der Anstieg an Dynamik gewonnen. Auch der demografische und soziale Wandel, die steigende Zahl von Touristinnen und Touristen, der intensive Wohnungsbau sowie das wirtschaftliche Wachstum führen dazu, dass auch die Nachfrage nach dem ÖPNV deutlich ansteigt. Klar ist: Die Wachsende Stadt braucht einen wachsenden ÖPNV. Wie dieser aussehen soll, legt das Land Berlin im Nahverkehrsplan (NVP) fest.

### **Mobilität als Bestandteil der Lebensqualität**

Eine weitsichtige Planung ist auch deshalb so wichtig, weil der ÖPNV auf umweltfreundliche und effiziente Weise zur Mobilität der Menschen beiträgt. Öffentliche Verkehrsmittel nutzen das nur begrenzt verfügbare Straßenland besonders effektiv und befördern jeden Tag eine Vielzahl an Fahrgästen. So leisten sie auch einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit und für saubere Luft. Deshalb hat eine nachhaltige ÖPNV-Planung großen Einfluss auf die Lebensqualität in der Stadt.

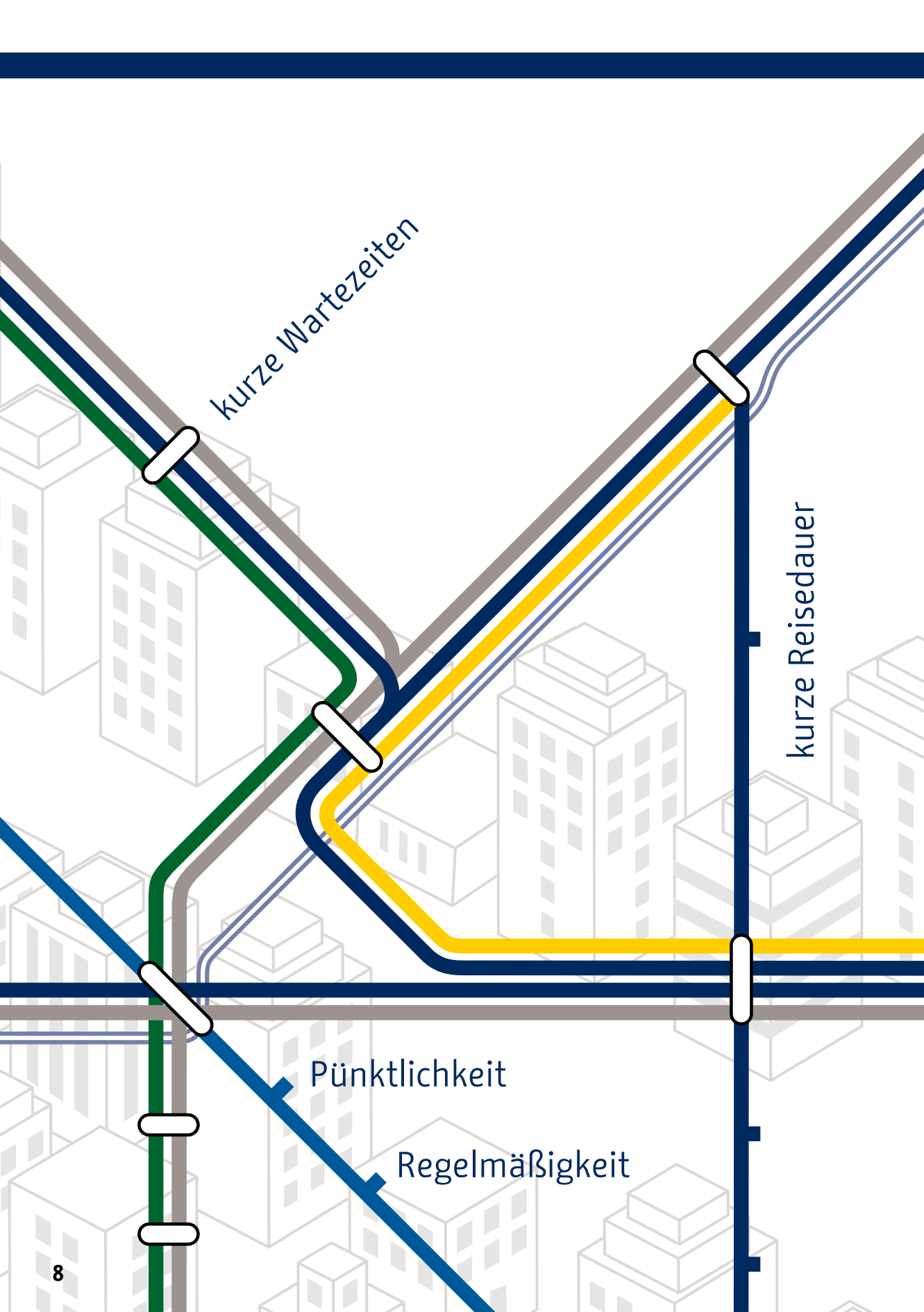
## Der Berliner Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das gesetzlich vorgeschriebene Instrument, mit dem das Land seine Anforderungen an das ÖPNV-Angebot und die Qualität festlegt. Er gilt fünf Jahre und wird regelmäßig fortgeschrieben und aktualisiert. Der aktuelle NVP deckt den Zeitraum zwischen 2014 und 2018 ab. Eines der wichtigsten Themen lautet heute: Wie viel ÖPNV braucht die Wachsende Stadt genau? Der Plan enthält konkrete Aussagen zur Verkehrsleistung und zur Weiterentwicklung der Angebote, benennt Qualitätsstandards und kalkuliert die Kosten. Der NVP ist eine verbindliche Planungsgrundlage. Er formuliert konkrete Maßnahmen, die im ÖPNV in den nächsten Jahren verwirklicht werden sollen. Dabei orientiert er sich an den übergeordneten Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Umgesetzt wird der Plan über die Verkehrsverträge, die das Land mit den Verkehrsunternehmen abschließt.

Der NVP baut auf umfassenden Daten und Analysen auf. Die strategischen Vorgaben für den NVP liefert der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 (StEP Verkehr). Dieser hat das Ziel, die Anteile des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs an allen in Berlin zurückgelegten Wegen erheblich zu steigern. Der NVP benennt die Maßnahmen, die innerhalb des ÖPNV dafür erforderlich sind, und schafft die Grundlagen für ihre Umsetzung.

Bei der Erstellung und Umsetzung des NVP sind Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, aus den Bezirken, den Verkehrsunternehmen sowie von Fahrgast-, Behinderten- und Umweltverbänden intensiv eingebunden. Auch Hinweise von Fahrgästen fließen in die Planung des Nahverkehrsangebots mit ein.





kurze Wartezeiten

kurze Reisedauer

Pünktlichkeit

Regelmäßigkeit



# Berliner Nahverkehr mit Qualität

Hohe Qualität ist besonders wichtig für den Nahverkehr: gute Erreichbarkeit, kurze Reisezeit, pünktliche Bahnen und Busse, leicht zugängliche und saubere Fahrzeuge mit ausreichend Platz sowie funktionierende Anschlüsse. Dazu gehören aber auch saubere und barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen. Die verbindlichen Qualitätsstandards für den Berliner Nahverkehr sind deshalb nicht zufällig gesetzt, sondern liegen im unmittelbaren Interesse der Fahrgäste.

## Was bewirken Qualitätsstandards genau?

Mit der Vorgabe von Standards wird sichergestellt, dass alle Berlinerinnen und Berliner sowie Touristinnen, Touristen und Gäste in der Stadt den ÖPNV gleichermaßen gut erreichen und nutzen können. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass die Menschen zur Arbeit oder zur Schule kommen und am sozialen und kulturellen Leben teilhaben können, ohne selbst ein Fahrzeug besitzen zu müssen.

## Kurze Wege zu den Haltestellen – direkte und schnelle Verbindungen

Wichtig für die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV sind zum Beispiel die Entfernungen zur nächsten Haltestelle, die Reisedauer und der Takt des Verkehrs.

**Erschließungsstandards** legen den maximalen Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle fest, an der Fahrgäste auch in der Nebenverkehrszeit ein akzeptables Angebot vorfinden, das heißt mindestens einen 20-Minuten-Takt.

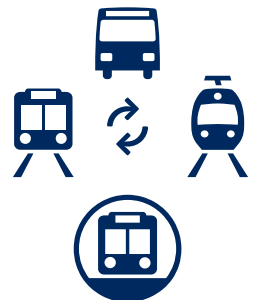
- In dicht besiedelten und intensiv genutzten Gebieten darf dieser Abstand 300 Meter nicht überschreiten.
- In dünner besiedelten Gebieten mit weniger intensiver Nutzung darf der Abstand 400 Meter nicht überschreiten.

In bestimmten Situationen (zum Beispiel bei einer besonderen Lage der Haltestelle oder ungünstiger Topographie) werden auch Abweichungen (400 oder 500 Meter Abstand zur Haltestelle) toleriert.

gute Erreichbarkeit



funktionierende Anschlüsse



Wege zum Ortszentrum  
maximal 30 Minuten, ohne Umsteigen



**Verbindungsstandards** treffen Vorgaben zur maximalen Reisezeit und maximalen Zahl der Umstiege für Wege zu den Zentren:

- Bereiche City West und Mitte – maximal 60 Minuten Reisezeit, höchstens zweimal umsteigen;
- Hauptzentren – maximal 40 Minuten Reisezeit, höchstens einmal umsteigen;
- Stadtteilzentren – maximal 30 Minuten Reisezeit, höchstens einmal umsteigen;
- Ortsteilzentren – maximal 30 Minuten Reisezeit, ohne umsteigen.

**Bedienungsstandards** regeln die Häufigkeit der Fahrten zu unterschiedlichen Zeiten, je nach Verkehrsmittel und ihrer jeweiligen Funktionen. Unterschieden wird dabei beispielsweise zwischen großräumigen, schnellen Verbindungen von S-, U-Bahn und Metrolinien einerseits und Feinerschließung und -verteilung durch normale Bus- und Straßenbahnlinien andererseits.

### **Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit – Angebote bleiben im Takt**

Was im Fahrplan steht, muss auch gefahren werden. Das ist die Grundanforderung für einen zuverlässigen Verkehr. Ausfälle und starke Verspätungen, die Fahrgäste teilweise ebenfalls als ausgefallen, zumindest aber als unregelmäßig empfinden, sollten möglichst vermieden werden.

- Die Zuverlässigkeit im Regionalverkehr und bei der Berliner S-Bahn wird anhand der ausgefallenen Fahrten gemessen. Dazu zählen auch Fahrten, deren Verspätung größer ist als der Taktabstand zwischen den Fahrten.
- Bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus wird seit 2014 die Regelmäßigkeit erfasst.



### Bedienstungsstandards des Nahverkehrsplans

ÖPNV-Produkt (Grundtakt in Minuten)	Mindesttakt nach Verkehrszeit (in Minuten)			
	HVZ <sup>1</sup> 6-9 Uhr 16-19 Uhr	NVZ <sup>2</sup> 9-16 Uhr	SVZ <sup>3</sup> ab 20 Uhr	Nacht ab 1 Uhr
S-Bahn (20)	10	20	20	30/60
U-Bahn (10)	10	10	10	15/30
M-Linien (10)	10	10	20	30
Bus/Straßenbahn (20)	20	20	20	30
Regionalzüge (60)	60	120	120	-

<sup>1</sup> Hauptverkehrszeit, <sup>2</sup> Nebenverkehrszeit, <sup>3</sup> Schwachverkehrszeit

## Vorgaben des Nahverkehrsplans zur Pünktlichkeit

Regionalzug:  
95 Prozent

S-Bahn:  
96 Prozent

U-Bahn:  
97 Prozent

Straßenbahn:  
91 Prozent

Bus:  
87 Prozent



## Pünktlichkeit – von entscheidender Bedeutung

Für die Fahrgäste steht an oberster Stelle, dass die Verkehrsmittel des Nahverkehrs pünktlich sind. Nur wenn Busse und Bahnen pünktlich kommen, sind Wege und Zeitaufwand planbar, können Fahrgäste ihre Anschlüsse erreichen und die Reisezeiten so kurz wie möglich gehalten werden.

Ob eine Fahrt pünktlich ist, wird für die Verkehrsmittel unterschiedlich definiert:

- Regionalzug: maximal drei bis fünf Minuten Verspätung;
- S-Bahn: weniger als vier Minuten Verspätung;
- U-Bahn, Straßenbahn, Bus: maximal 1,5 Minuten zu früh und maximal 3,5 Minuten zu spät.

## Anschlüsse – Planung nach festgelegten Prioritäten

Alle Anschlüsse bekommen? Wie wichtig das im Alltag ist, wissen vor allem Fahrgäste, die viel umsteigen müssen und dabei nicht lange auf die nächste Fahrt warten wollen. In einem komplexen und dichten Netz wie dem Berliner Nahverkehr ist es allerdings nicht möglich, optimal in jeder Situation Anschlüsse einzurichten und zu sichern. Gesicherte Anschlüsse soll es demnach vor allem in folgenden Situationen geben:

- in Bereichen und zu Tageszeiten, an denen die Taktdichte niedriger ist;
- auf Umsteigeverbindungen, die von zahlreichen Fahrgästen genutzt werden;
- bei kurzen Fußwegen beziehungsweise bei gleichen Bahnsteigen oder Haltestellen zum Umsteigen.



**Viele Fahrgäste empfinden starke Verspätungen als Ausfall.**



## Ausstattung von Haltestellen und Bahnhöfen – barrierefrei, sicher, klimafreundlich, sauber, leise

Bahnhöfe und Haltestellen sollen für alle Fahrgäste gut erreichbar sein und einen angemessenen, sicheren Aufenthalt bieten. Dabei ist vor allem die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit wichtig. Informationen zu An- und Abfahrten, Liniennetzpläne, Wegweiser sowie weitere Informationen müssen ebenfalls für alle Fahrgäste zugänglich und verständlich und damit barrierefrei vorhanden sein.

barrierefrei



### Schwerpunkt Barrierefreiheit

Barrierefreiheit im ÖPNV bedeutet, dass jeder Fahrgast Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge benutzen, sich orientieren und informieren kann. Berlin ist dabei auf einem guten Weg, trotzdem ist die Barrierefreiheit eine Herausforderung und bleibt eine Daueraufgabe.

So soll die Infrastruktur von Bahnhöfen und Haltestellen grundsätzlich auf die Anforderungen von Fahrgästen mit permanenten oder vorübergehenden körperlichen, geistigen oder sensorischen Einschränkungen ausgerichtet werden. Deshalb gelten die folgenden Grundsätze bei Neu- und Ausbauten:

- kurze, direkte, stufenlose und hindernisfreie Wege zur und innerhalb der Station;
- stufenloser Zugang zum Bahnsteig und zum Haltestellenbord durch Bordabsenkungen (Bus, Straßenbahn) und Aufzüge beziehungsweise Rampen (Bahnhöfe von Regional-, S- und U-Bahn);
- Ausstattung mit Blindenleitsystemen sowie visuelle Gestaltung mit guten Kontrasten und ausreichender Beleuchtung;
- barrierefrei einsehbare Liniennetzpläne und Fahrpläne;
- Informationen über Anzeigen und Ansagen und
- barrierefrei bedienbare Fahrkartenverkäufe.

Für die Barrierefreiheit von Fahrzeugen gibt es gesetzliche Mindestnormen und technische Vorschriften. Grundsätzlich müssen alle Fahrzeuge so ausgelegt sein, dass Fahrgäste sicher und barrierefrei ein- und aussteigen können.

Die barrierefreie Nutzbarkeit hängt jedoch nicht allein von den Fahrzeugen ab. Entscheidend ist das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und ÖPNV-Infrastruktur. Um beispielsweise Stufen und Spalten zu vermeiden, die das Ein- und Aussteigen erschweren, müssen Bahnsteig- und Bordsteinhöhe auf die Höhe des Fahrzeugbodens ausgerichtet sein. Bei den U-Bahnen, den S-Bahnen und im Regionalverkehr können die Fahrgäste in den meisten Fällen bereits heute ebenerdig ein- und aussteigen. Dies ist bei Straßenbahn- und Bushaltestellen hingegen oft noch nicht der Fall. Hier besteht noch besonderer Anpassungsbedarf bei der Infrastruktur.

### **Für die Umwelt – klimafreundlich, sauber, leise**

Wer das Auto stehenlässt und stattdessen den ÖPNV nutzt, leistet einen Beitrag zum Umweltschutz. Der ÖPNV kann wirksam helfen, Umweltbelastungen zu vermindern und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen. Um diesen Vorteil zu halten und auszubauen, müssen auch Bahnen und Busse hohe Umweltstandards einhalten. Das trifft bei neuen Fahrzeugen zu, aber auch bei der Nachrüstung vorhandener Busse mit Filter- und Abgasminderungssystemen.

Zum Umweltschutz gehört es auch, dass die Fahrzeuge des Nahverkehrs möglichst leise unterwegs sind. Durch technische und betriebliche Maßnahmen werden Lärmemissionen von Bussen und Schienenfahrzeugen gemindert, sodass sie die Vorgaben der jeweiligen europäischen Richtlinien erfüllen.

### **Qualitätsvorgaben des Nahverkehrs – messbar und verbindlich**

Der NVP gibt objektiv messbare Qualitätsstandards vor. Über die Verkehrsverträge mit den Unternehmen werden diese verbindlich. Die Verträge enthalten zudem häufig Mechanismen, die höhere Qualität belohnen, bei niedriger Qualität jedoch zu Zahlungsabzügen durch das Land führen können. So lohnt sich Qualität für die Unternehmen. Die Qualitätskriterien werden aus Sicht der Fahrgäste überprüft und gegebenenfalls angepasst.

klimafreundlich



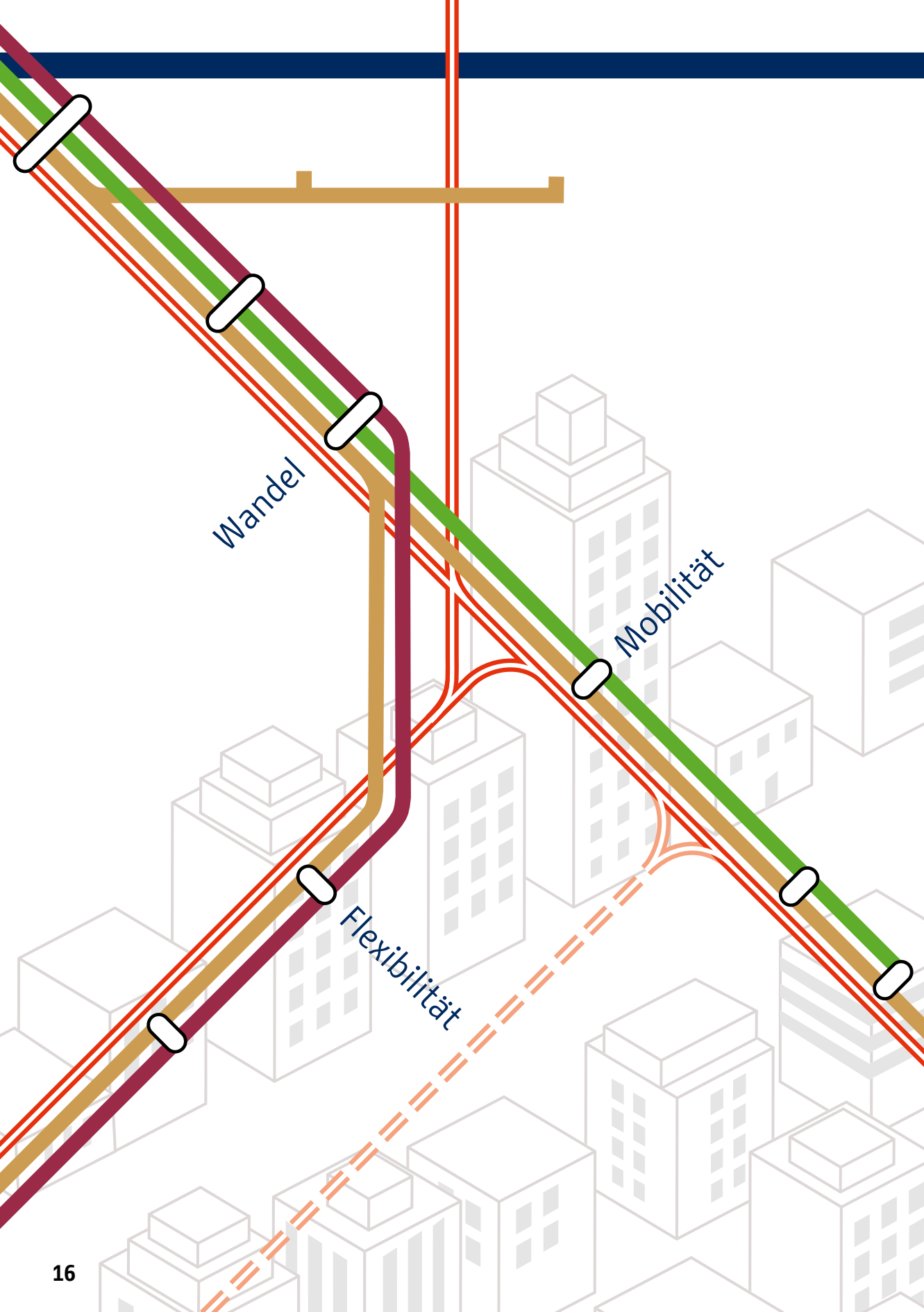
sauber



leise







Wandel

Mobilität

Flexibilität

Herausforderungen der ÖPNV-Planung:

# Mobilität für alle erhalten

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung dafür, das eigene Leben aktiv gestalten zu können. Wer die Chancen und Möglichkeiten der Stadt nutzen möchte, muss in der Lage sein, diese auch zu erreichen. Bei der ÖPNV-Planung spielen in Berlin verschiedene Faktoren eine besondere Rolle, darunter vor allem die steigenden Bevölkerungszahlen, der demografische Wandel und der soziale Wandel.

## Mehr Menschen in Berlin und in der Region

Die Bevölkerungszahlen in Berlin und in den angrenzenden Landkreisen Brandenburgs steigen seit Jahren. Allein im Zeitraum 2011 bis 2014 nahm die Zahl der Einwohner/-innen in Berlin um mehr als 143.000 zu. Dieser Trend wird voraussichtlich anhalten. Da jede Bewohnerin und jeder Bewohner – unabhängig von den genutzten Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten – statistisch drei Wege pro Tag zurücklegt, hat dies erhebliche Auswirkungen auf den ÖPNV. Es besteht also akut unmittelbarer Handlungsbedarf, denn mit dem Bevölkerungszuwachs steigt auch die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen.

Jede Berlinerin und jeder Berliner  
legt im Durchschnitt  
drei Wege pro Tag zurück.



Vielen Menschen ist das Smartphone wichtiger als ein eigenes Auto.



## Immer mehr alte Menschen

Wenngleich es viele junge Menschen nach Berlin zieht, erwarten Fachleute weiterhin eine Zunahme der Menschen, die älter als 65 Jahre sind. Vor allem die Zahl der Menschen über 80 Jahre nimmt deutlich zu.

## Gesellschaftlicher Wandel

In einer lebendigen Metropole wie Berlin findet aber auch ein sozialer Wandel statt. Er äußert sich im Lebensstil der Menschen, in ihren Vorlieben, individuellen Bedürfnissen und in der Art und Weise, wie sie diese erfüllen. Besonders deutlich wird dies vor allem am gewandelten Mobilitätsverhalten jüngerer Menschen. Für sie ist das Smartphone wichtiger als das eigene Auto, Flexibilität und Wahlfreiheit zählen mehr als feste Routinen. Richtig genutzt, verhelfen diese Entwicklungen dem ÖPNV zu einem Vorteil. Denn gleichzeitig online und mobil sein, das ist nur im öffentlichen Nahverkehr möglich. So ist der ÖPNV im Alltag wie in der Freizeit ein echter Mobilitätsgarant. Ergänzt wird er durch die zahlreichen Car- und Bikesharing-Angebote in der Stadt.

## Wandel des Mobilitätsverhaltens

2008\*

2013

24 Prozent

27 Prozent



32 Prozent

31 Prozent



11 Prozent

13 Prozent



33 Prozent

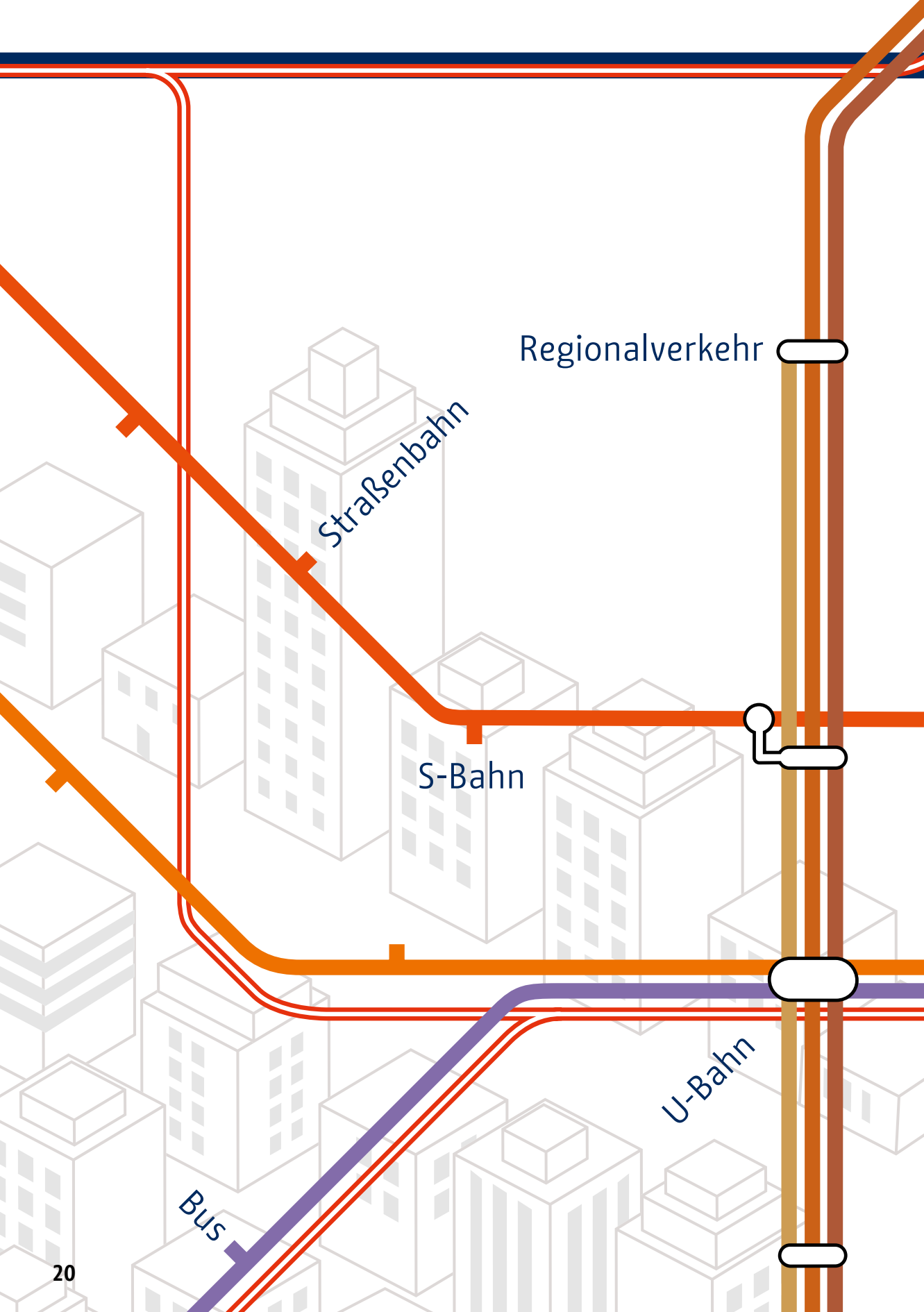
30 Prozent



In der Wachsenden Stadt nutzen immer mehr Berlinerinnen und Berliner für ihre täglichen Wege das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr oder sie gehen zu Fuß. Der Autoverkehr verliert dagegen weiter an Bedeutung.

\* mit Umrechnung wegen methodenbedingter Effekte im Jahr 2013

Werte gerundet. Werte über 100 rundungsbedingt.  
TU Dresden, Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV“



Regionalverkehr

Straßenbahn

S-Bahn

U-Bahn

Bus

**Leistungs- und Angebotsplanung:**

# Ein starker ÖPNV für eine wachsende Metropole

Die Nachfrage nach ÖPNV wird in der Wachsenden Stadt weiter steigen. Das Angebot bei Bahnen und Bussen muss so gestaltet werden, dass die Erreichbarkeit der Stadtteile und Zentren sowie Reisezeiten und Verbindungsqualitäten zu allen Zeiten den Anforderungen einer modernen Großstadt genügen. Dafür muss mit Weitblick geplant werden. Wie viele Fahrgäste auf welchen Strecken unterwegs sein werden, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Das Land Berlin hat auf der Grundlage von Bevölkerungsprognosen drei Szenarien für die Angebotsplanung errechnet, um möglichst konkret die Auswirkungen und den Handlungsbedarf erkennen zu können.

**Leistungs- und Angebotsentwicklung bis 2018**

Wie viel ÖPNV brauchen die Berlinerinnen und Berliner in den nächsten Jahren? Die drei genannten möglichen Szenarien berücksichtigen die Wechselwirkung zwischen der Entwicklung des Gesamtverkehrs und der des ÖPNV. Grundsätzliches Ziel des Landes ist es, die Attraktivität des ÖPNV gegenüber der privaten Autonutzung zu steigern. Das ist einerseits durch eine Verbesserung des ÖPNV möglich, andererseits aber auch durch weniger Anreize zur Autonutzung. Die drei Nachfrageszenarien enthalten daher nicht nur unterschiedliche Einwohnerzahlen, sondern variieren auch den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr.

## Mehr mit dem ÖPNV zurückgelegte Wege

Untersuchungen zeigen, dass die Zahl der mit Bussen und Bahnen zurückgelegten Wege in jedem der drei Szenarien ansteigt. Je nachdem, welches Szenario man zugrunde legt, ergibt sich eine zusätzliche Nachfrage nach ÖPNV zwischen 5 und 17 Prozent. Zunehmende Besucherzahlen in der Stadt, der demografische Wandel, die positive Entwicklung des Arbeitsmarktes, der intensivierte Wohnungsbau sowie der Ausbau der Infrastruktur kommen zusätzlich hinzu. Auf die Verkehrsmittel des ÖPNV wirkt sich das jedoch unterschiedlich aus:

- Der Bus ist das Verkehrsmittel, das am flexibelsten auf Veränderungen reagieren kann. Der überwiegende Teil der neuen Angebote wird daher von Bussen geleistet.
- Auf den Hauptachsen der Innenstadt fahren schwerpunktmäßig U-Bahnen, Straßenbahnen und Metrolinien. Dort überlagern sich die Fahrgastströme des Berufs- und Freizeitverkehrs mit der Nachfrage aus dem wachsenden Tourismus. Daher werden hier zusätzliche Kapazitäten benötigt.
- S- und U-Bahn sowie der Regionalverkehr ermöglichen schnelle, großräumige Verbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten. Darauf wird eine wachsende Zahl von Erwerbstätigen angewiesen sein.
- Bei der S-Bahn und im Regionalverkehr sind schnelle Verbesserungen schwer umsetzbar, da sie von der vorhandenen Infrastruktur abhängen.

Bis 2018 werden pro Jahr circa  
4 Millionen  
zusätzliche Bus-Kilometer benötigt.



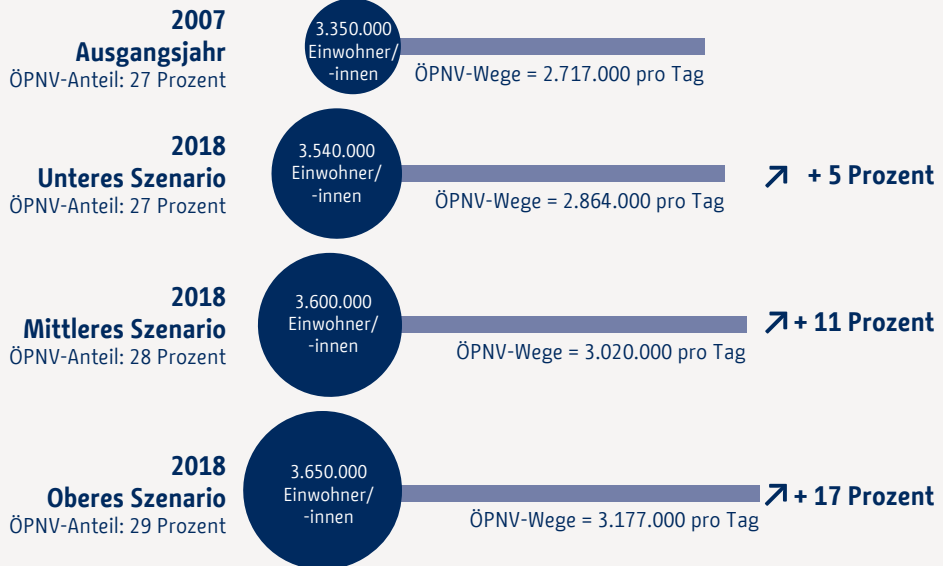
## Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs

Vergleicht man den zu erwartenden Anstieg der Nachfrage mit der derzeitigen Leistungsfähigkeit und den Einsatzbereichen der Verkehrsmittel, so ergibt sich der tatsächliche Mehrleistungsbedarf. Demnach werden bis 2018 je nach Verkehrsmittel zwischen drei und sieben Prozent mehr Leistung benötigt. Das bedeutet zum Beispiel, dass zusätzlich zu den fast 89 Millionen Kilometern, die jährlich durch die Busse zurückgelegt werden (Stand 2013), pro Jahr vier Millionen zusätzliche Bus-Kilometer benötigt werden, damit der ÖPNV in Berlin eine attraktive Alternative zur privaten Autonutzung darstellen kann. Dies ist durch zusätzliche finanzielle Mittel des Landes inzwischen gewährleistet.



## Darstellung der drei Nachfrageszenarien

Veränderung der ÖPNV-Wege



## Mehrbedarf für die Wachsende Stadt 2014 bis 2018



■ Vertragssoll 2013 ■ Mehrbedarf bis 2018

## **Mehrbedarf für die Wachsende Stadt 2014 bis 2018**

Die im NVP ermittelten Werte sind Richtwerte, die auf Prognosen und Annahmen beruhen und bei denen Verschiebungen möglich sind. Diese Flexibilität ist notwendig: Bereits in den Jahren 2013 und 2014 lag das Bevölkerungswachstum deutlich höher, als im eher zurückhaltenden Szenario des NVP erwartet worden war. Zudem ist die Nachfrage nach Angeboten des Nahverkehrs so stark gestiegen, dass die bereits umgesetzten Maßnahmen teilweise nicht mehr ausreichen. Für die Zukunft bedeutet dies, dass deutlich mehr Angebote nötig sind, um mit der weiter wachsenden Nachfrage Schritt zu halten.

## **Angebotskonzeption – Schwerpunkte in der ÖPNV-Planung**

Um der Dynamik des Wachstums gerecht zu werden, muss genau geplant werden, wo das zusätzliche Leistungsvolumen eingesetzt wird.

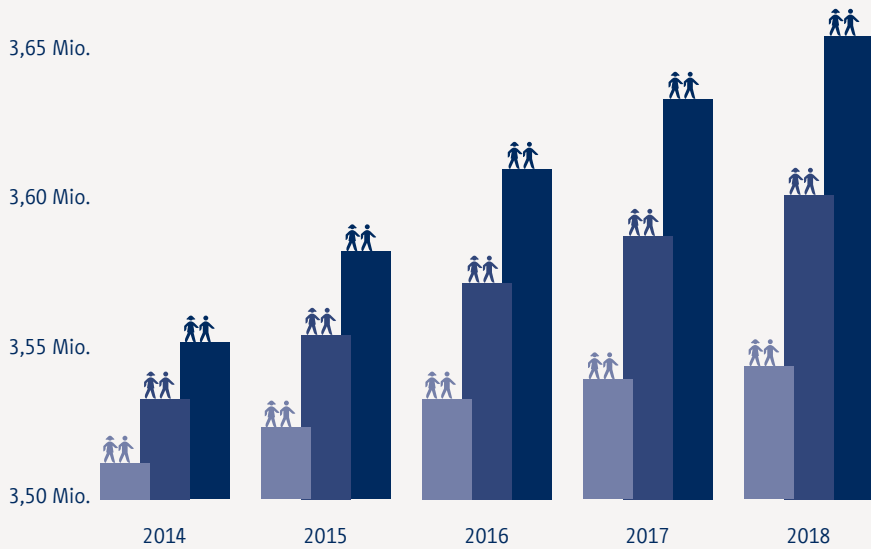
### **Regionalverkehr**

Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt darauf, sich den Infrastrukturänderungen an Strecken und Bahnhöfen anzupassen. Die Planungen im Regionalverkehr müssen zudem mit dem Fern- und Güterverkehr abgestimmt werden, da das Schienennetz gemeinsam genutzt wird. Bis 2018 sind folgende Angebotsänderungen vorgesehen:

- Die Schienenanbindung an den Flughafen BER wird in Betrieb genommen.
- Schrittweise werden die Regionalbahnsteige am Bahnhof Ostkreuz in Betrieb genommen und die derzeit in Lichtenberg endenden Linien zum Bahnhof Ostkreuz verlängert. Damit verbessern sich die Umsteigemöglichkeiten vom Regionalverkehr auf die S-Bahn.

### Grundlage für den NVP: Bevölkerungsprognose für Berlin in drei Varianten

Die Prognose wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Jahr 2012 erstellt. Sie basiert auf Daten des Einwohnerregisters (EWR).



Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung in Berlin bis 2015 lag über den Annahmen der Prognose. Neueste Prognosedaten finden sich auf der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

- untere Variante (+ 87.000 Einwohner/-innen)
- mittlere Variante (+ 250.000 Einwohner/-innen)
- obere Variante (+ 398.000 Einwohner/-innen)

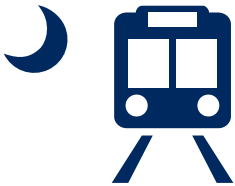


## S-Bahn

Bei der S-Bahn wird es bis 2018 Veränderungen an der Infrastruktur geben. Dazu gehören:

- Am Bahnhof Ostkreuz werden die Sanierungsarbeiten fortgeführt. Voraussichtlich Ende 2017 wird es mit der Linie S9 über die Stadtbahn wieder eine Direktverbindung zwischen dem Flughafen Schönefeld und der Berliner Innenstadt geben. Auch die Linie S3 wird 2017 wieder auf der Stadtbahn fahren.
- Außerhalb von Berlin fährt die Linie S5 nun im 20-Minuten-Takt bis Strausberg-Nord. Dazu wurde in Hegermühle ein zweigleisiger Abschnitt gebaut und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 in Betrieb genommen.
- Die S-Bahn-Anbindung des Flughafens BER wird in Betrieb genommen.
- Die S21 stellt eine bessere Verbindung zwischen dem nördlichen Teil der Ringbahn und dem Hauptbahnhof her. Die Anbindung vom Gesundbrunnen zum Hauptbahnhof wird voraussichtlich nach 2018 in Betrieb gehen.

mehr Angebote in den Abendstunden



**Laufende Anpassungen der Angebote an die Nachfrage**  
Das Land Berlin prüft, wie Angebot und Nachfrage zusammenpassen und wo Weiterentwicklungsbedarf besteht. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Angebot in den Abendstunden. Wie die anderen Verkehrsmittel verzeichnet auch die S-Bahn eine deutliche Steigerung der Nachfrage außerhalb der klassischen Hauptverkehrszeit. Das liegt an den verlängerten Ladenöffnungszeiten, an flexibleren Arbeitszeiten und dem zunehmenden Freizeitverkehr. Vor allem auf Strecken, die abends nur im 20-Minuten-Takt bedient werden, sollen die Angebote gegebenenfalls verdichtet werden. Teilweise wurde dies zwischen 2014 und 2016 bereits umgesetzt. Zudem verkehren die Züge auf der Stadtbahn am Wochenende ebenfalls häufiger.

## U-Bahn

Die U-Bahn stellt gemeinsam mit der S-Bahn das Rückgrat des Berliner Nahverkehrs dar. Die Fahrgastzahlen werden hier insbesondere auf den Hauptlinien steigen. Anpassungen können derzeit nur so weit umgesetzt werden, wie die dafür notwendigen Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Bis 2018 sind vor allem folgende Maßnahmen vorgesehen:

- zeitliche Ausdehnung des 4-Minuten-Takts in der Hauptverkehrszeit auf den nachfragestärksten Linien U2 und U7;
- gezielte Angebotsverdichtungen im Abend- und Wochenendnachtverkehr;
- keine Angebotsreduzierungen in den Ferien auf Linien, die durch Freizeit- und Tourismusverkehr genutzt werden.

### Zentrales Thema Fahrzeugbeschaffung

Die bisher genannten Maßnahmen können der wachsenden Nachfrage während der Spitzen im Berufsverkehr nur teilweise gerecht werden. Daher werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Das Land Berlin und die BVG haben sich daher im Januar 2016 in einer Absichtserklärung (Letter of Intent) darauf verständigt, in erheblichem Umfang neue Schienenfahrzeuge für die kommenden Jahrzehnte zu kaufen.

Auch für die 2020 geplante Verlängerung der U-Bahnlinie U5 ab Alexanderplatz bis zum Hauptbahnhof werden mehr Fahrzeuge benötigt. Diese fahren dann auch im dichteren Takt und bringen mehr Fahrgäste zum neuen Umsteigebahnhof Unter den Linden.

Hauptverkehrszeiten



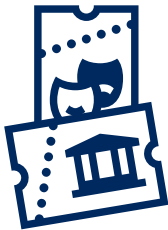
**alle 4 Minuten  
eine U-Bahn**

## Straßenbahn

Das bestehende Straßenbahnnetz liegt größtenteils in Stadtteilen mit besonders starker Bevölkerungszunahme. Mit der bereits umgesetzten Anbindung des Hauptbahnhofs und mit weiteren in Planung befindlichen Netzerweiterungen gewinnt die Straßenbahn daher sowohl an Strecke als auch an Attraktivität für noch mehr Fahrgäste. Zu den Veränderungen des Straßenbahnangebots gehören unter anderem:

- Die Metrolinien M5, M8 und M10 sind seit 2015 über eine Neubaustrecke an den Hauptbahnhof angebunden.
- Im Bereich der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Oberschöneweide sorgt ein neues Kehrgleis dafür, dass die Linie 67 von Schöneweide zur HTW öfter fahren kann.
- Zwischen den östlichen Stadtteilen und dem Alexanderplatz haben die Fahrgastzahlen besonders stark zugenommen. Hier werden lange Straßenbahnen auf den Linien M2, M4, M5, M6 und M8 eingesetzt. Außerdem wird die Direktverbindung Fennpfuhl – Alexanderplatz (Linie 18) eingerichtet und es werden die dichten Takte der Hauptverkehrszeit länger gefahren.
- Mit der Anbindung des neuen Regional- und S-Bahnhofs Ostkreuz an das Straßenbahnnetz über die Linie 21 und die neue Linie 22 wird nach 2018 auch das Nahverkehrsangebot in Friedrichshain und Rummelsburg verbessert.

### Zunahme des Freizeitverkehrs



### Längerer Berufsverkehr, bessere Angebote im Freizeitverkehr

Daten aus Verkehrszählungen haben gezeigt, dass sich die Spitze im Berufsverkehr verlagert. Sie wandert zeitlich nach hinten und hält zudem länger an. Das betrifft vor allem die Linien M4, M5, M6 und M8 sowie alle auf die Innenstadt zulaufenden Metrolinien. Daher wurde geprüft, länger im dichten Takt zu fahren. Auch bei besonders vollen Bahnen im Abend- und Nachtverkehr erwiesen sich Taktverdichtungen (vor allem auf der M10, M4 und M2) als sinnvoll.

### Längere Straßenbahn für Pankow und Karlshorst

Pankow und Karlshorst weisen ein starkes Bevölkerungswachstum auf. Daher sind in Pankow der Einsatz größerer Fahrzeuge (Linien M1, 50) und Taktverdichtungen vorgesehen. In Karlshorst soll das Straßenbahnangebot insbesondere durch längere Züge (zum Beispiel auf der M17) und durch gezielte Verstärkerfahrten (vor allem zur Hochschule für Technik und Wirtschaft) an die erwartete Bevölkerungsentwicklung angepasst und attraktiver gemacht werden.



## Angebote für die Wachsende Stadt

Bereits in den ersten zwei Jahren der Laufzeit des NVP 2014 bis 2018 sind zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung und Ausweitung der Angebote bei S-, U- und Straßenbahn sowie im Busverkehr umgesetzt worden.

2014



2015



Detailliertere Karten finden Sie unter [www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de).



## Bus

Insbesondere auf den Hauptachsen sind immer mehr Fahrgäste unterwegs, teilweise bis an die Kapazitätsgrenzen der Busse. Der Busverkehr leidet allerdings darunter, dass der Verkehr insgesamt zugenommen hat. Hier macht sich die Wachsende Stadt deutlich bemerkbar. Auf einigen Strecken werden die Busse regelrecht ausgebremst, sodass sie ihren Fahrplan nicht einhalten können. Um das zu verändern, sind Gegenmaßnahmen vorgesehen:

### Taktverdichtung



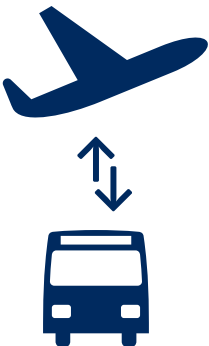
- gezielte Taktverdichtungen bei auftretenden Kapazitätsproblemen;
- Stabilisierung des Betriebsablaufs, Freihalten von Busspuren, verkehrsabhängige Ampelsteuerungen, barrierefreie Haltestellen;
- Erprobung des Einsatzes größerer Fahrzeuge;
- Prüfung der Express- und Metrobuslinien auf sinnvolle Ergänzungen.

### Neue Busanbindungen, dichteres Angebot

Eine angemessene Erschließung für neue Wohn- und Gewerbegebiete kann am schnellsten mit dem Bus erreicht werden. Dafür sind aber Rahmenbedingungen einzuhalten, wie bustaugliche Straßenverbindungen mit Fahrbahnbreiten von mindestens 6,50 Metern.

Auch in bestehenden Quartieren steigt der Bedarf nach Busangeboten, darauf muss reagiert werden.

### Flughafenanbindung



Der neue Flughafen BER soll zukünftig auch mit dem Bus erreicht werden. Geplant sind die Expressbuslinien X7 und X11, durch die der Südwesten von Berlin eine umsteigefreie Anbindung an den Flughafen erhält. Weitere Anbindungen nach Schönefeld aus Richtung Neukölln sowie aus Neukölln, Köpenick sowie Adlershof beziehungsweise dem Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof (WISTA) sind ebenfalls in Planung. Im Umfeld des BER übernimmt der Bus die kleinräumige Erschließung.

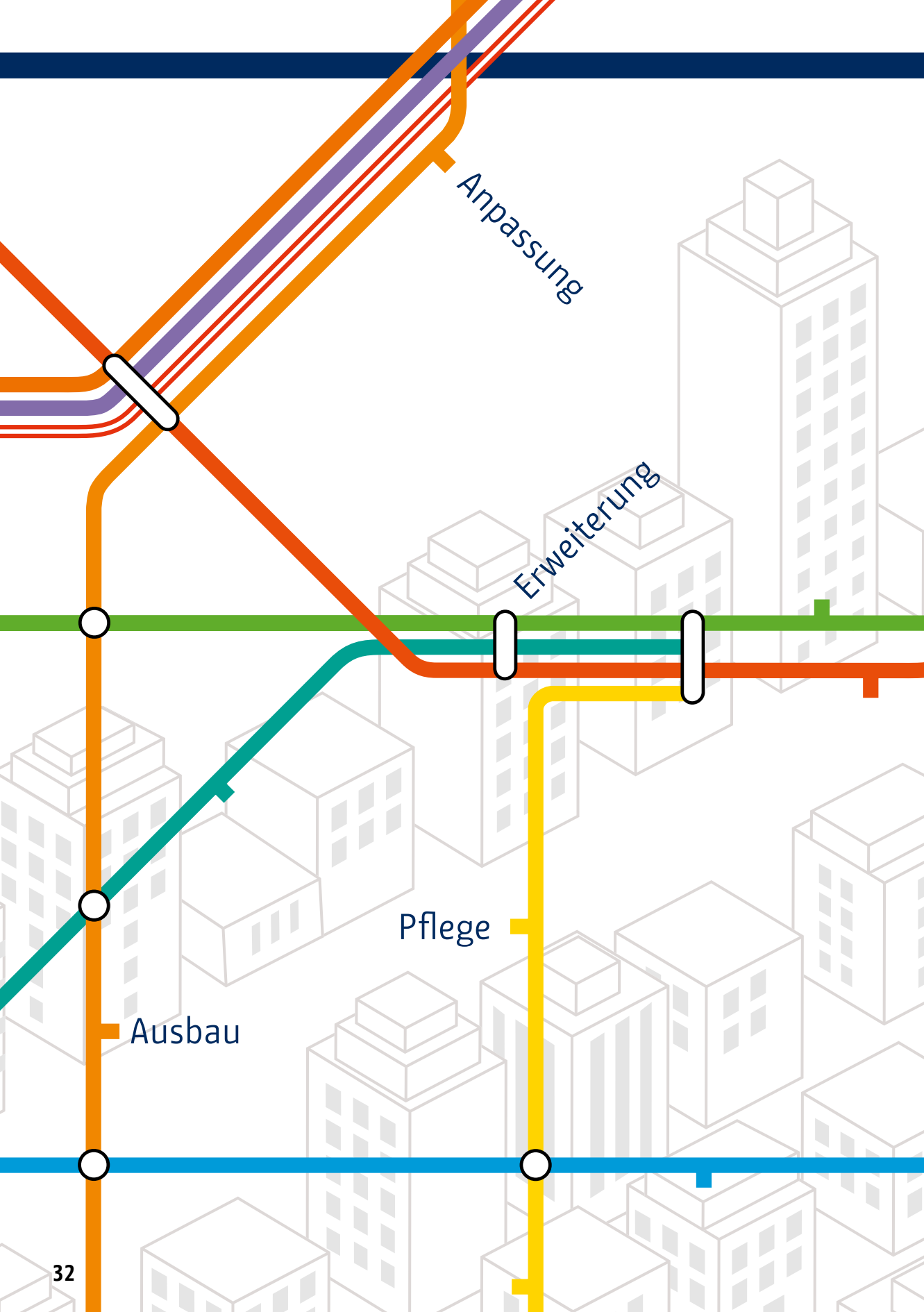
Der zukünftig eingestellte Flugbetrieb in Tegel hat Folgen für das Busangebot. Die Linie X9 entfällt vollständig. Die Linien TXL, 109 und 128 bleiben hingegen bestehen, allerdings mit verkürzten Linien beziehungsweise veränderten Taktzeiten.

Im Stadt- und Umlandverkehr zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg koordiniert der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) die Planungen.

### **ÖPNV-Beschleunigung – Warum schneller vor allem regelmäßiger ist**

ÖPNV-Beschleunigung bedeutet, Störungen des Bus- und Straßenbahnverkehrs zu vermindern, um den Verkehr regelmäßiger und kundenfreundlicher zu machen. Dadurch sind die Fahrzeiten besser zu kalkulieren, der Verkehr ist pünktlicher und die Reisezeiten für die Fahrgäste sind gleichmäßig oder sogar kürzer. Vor allem beim Bus, aber auch bei der Straßenbahn, liegt darin eine besondere Herausforderung. Denn diese Verkehrsmittel teilen sich ihre Fahrwege mit dem Auto- und dem Fahrradverkehr. Ihre Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit wird damit auch stark von Faktoren beeinflusst, die außerhalb des ÖPNV liegen – zum Beispiel durch die Menge an Autos, die auf der Straße verkehren, oder durch die besondere Berücksichtigung des ÖPNV an Ampeln. Auch der Straßenzustand, Geschwindigkeitsvorgaben wie Tempo 30 und Baustellen beeinflussen den Fahrverlauf und damit die Geschwindigkeit und Stabilität des öffentlichen Nahverkehrs.

Wesentliche Bausteine der Beschleunigung sind der Vorrang des ÖPNV an Ampelanlagen und eine Gestaltung des Straßenraums, die auf die Anforderungen des ÖPNV Rücksicht nimmt.



Anpassung

Erweiterung

Pflege

Ausbau

**Infrastrukturplanung:**

# Straße, Schiene, Haltestelle

Eine leistungsfähige Infrastruktur – also die Schienen, Straßen und Haltestellen, die von den Fahrzeugen des ÖPNV genutzt werden – ist die Voraussetzung dafür, dass der öffentliche Verkehr mit hoher Qualität rollen kann und die Angebote weiterentwickelt werden können. Berlin hat eine historisch gewachsene, dichte Infrastruktur in allen Netzen, die an strategisch wichtigen Stellen verstärkt wird.

**Infrastruktur braucht Pflege**

Mit den Verkehrsunternehmen trifft das Land Berlin Vereinbarungen zum Beispiel zu Erhalt und zur Pflege der Schieneninfrastruktur. Details sind in den Verkehrsverträgen geregelt.

So legt der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG fest, dass bei U-Bahn und Straßenbahn über die Laufzeit des Vertrages (bis August 2020) eine mindestens gleichbleibende und dem Stand der Technik entsprechende Qualität der Infrastruktur gewährleistet wird. Außerdem soll der Instandhaltungsrückstand abgebaut werden.

Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird regelmäßig überprüft. Qualitätsmindernd sind zum Beispiel Strecken, auf denen die Bahnen wegen Schäden nur langsam fahren dürfen. Überprüft wird auch, ob Fahrkartenautomaten und Aufzüge vorhanden sind und funktionieren.

S-Bahn und Regionalverkehr nutzen die von der landeseigenen DB Netz AG betriebenen Infrastrukturen. Auf Veränderungen und Verbesserungen hat das Land Berlin wenig Möglichkeiten, auf die DB einzuwirken.



**Der Instandhaltungsrückstand soll abgebaut werden.**

## **Ausbau und Erweiterung der Infrastruktur**

Der Ausbau der Infrastruktur bis 2018 beinhaltet neue Bahnhöfe und behutsame Netzerweiterungen sowie bessere Verknüpfungen. Diese Vorhaben sind im Einzelnen geplant:

### **Regional-, S- und U-Bahn**

Der überwiegende Teil der größeren Infrastrukturprojekte bei Regional-, S- und U-Bahn wird erst nach 2018 und damit in der Laufzeit des nächsten, noch fortzuschreibenden NVP's wirksam.

Zu den größeren Infrastrukturprojekten bei Regional-, S- und U-Bahn bis 2018 gehören vor allem die Fertigstellung des Um- und Ausbaus des Bahnhofs Ostkreuz, die Fortsetzung der laufenden Arbeiten am ersten Bauabschnitt der S21 sowie am Lückenschluss der U5 zwischen Alexanderplatz und Hauptbahnhof und die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Mahlsdorf.

Für den Zeitraum nach 2018 sind unter anderem ein neuer Regionalbahnhof in Köpenick und der teilweise zweigleisige Ausbau der Kremmener Bahn (Bahnstrecke Berlin – Schönholz – Kremmen/ S-Bahn-Linie 25) geplant.

### **Straßenbahn**

Die Straßenbahnneubaustrecke zum Hauptbahnhof wurde im Jahr 2015 vollständig in Betrieb genommen. Für den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes wurden für folgende Maßnahmen bereits die Vorplanungen abgeschlossen:

- Straßenbahnanbindung des Ostkreuzes,
- Straßenbahnneubaustrecke WISTA:  
Adlershof – Schöneweide Sterndamm,
- Straßenbahnneubaustrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße.

Diese Maßnahmen werden prioritär umgesetzt. Das Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet.

Für den Ausbau der Straßenbahnstrecke zum S-Bahnhof Mahlsdorf und die Straßenbahnneubaustrecke vom Alexanderplatz zum Kulturforum/Potsdamer Platz wurden die Vorplanungen weitestgehend fertiggestellt.

Das Kehrgleis An der Wuhlheide wurde im Jahr 2014 fertiggestellt. Weiterer Kehrgleise und Zwischenendstellen sind geplant:

- Neubau Kehrgleis Friedrichsfelde Ost,
- Ausbau Kehrgleis am U-Bahnhof Warschauer Straße,
- Neubau Kehrgleis südlich des Bahnhofs Pankow.

### **Anpassungen in den bestehenden Netzen**

In den bestehenden Netzen liegt der Schwerpunkt auf der Sanierung beziehungsweise auf der dauerhaften Qualitätssicherung. Langfristig müssen Haltestellen bei Bus und Straßenbahn barrierefrei umgestaltet werden. Das Straßenbahnnetz soll so angepasst werden, dass zukünftig die Fahrzeuge des Typs „Flexity“ insbesondere in Köpenick barrierefrei fahren können.

# Glossar

Zeiten mit besonders hohem Fahrtenaufkommen, vor allem im Berufs- und Schulwegeverkehr, teilweise auch bezeichnet als Stoßverkehrszeit, Spitzenverkehrszeit oder (engl.) Rushhour. In Berlin gelten die Zeitabschnitte werktags zwischen 6/6.30 Uhr und 9 Uhr sowie zwischen 14 und 19 Uhr als Hauptverkehrszeit.

**Hauptverkehrszeit**

Ein Kehrgleis ermöglicht es Schienenfahrzeugen, die Fahrtrichtung auf einer Bahnstrecke zu wechseln. Damit können sie auch auf kürzeren Strecken fahren, womit eine höhere Flexibilität in der Angebotsgestaltung möglich ist.

**Kehrgleis**

Die Verteilung aller zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel.

**Modal Split**

Zeiten mit Normalverkehrsaufkommen (also ohne berufsverkehrsbedingte Spitzen) tagsüber und in den Abendstunden. In Berlin gelten die Zeitabschnitte werktags zwischen 9 und 14 sowie 19 und 21 Uhr als Nebenverkehrszeit.

**Nebenverkehrszeit**

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr (kurz: StEP Verkehr) gilt als das Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik. Er gibt die Ziele und die strategischen Leitlinien für die Planungen für alle Verkehrsträger vor. Nachgeordnete Planungen, wie die Radverkehrsstrategie, die Fußverkehrsstrategie oder eben der Nahverkehrsplan, orientieren sich an diesen Leitlinien, konkretisieren sie und entwickeln Maßnahmen, um die formulierten Ziele zu erreichen.

**StEP Verkehr**

Gruppe der umweltschonenden Verkehrsmittel: Fußverkehr, Fahrradverkehr und öffentlicher Personennahverkehr.

**Umweltverbund**



# Weiterführende Informationen

## **Informationen zum öffentlichen Personennahverkehr im Webangebot der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt**

[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/oepnv/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/index.shtml)



## **Center Nahverkehr Berlin**

[www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de)



## **Der Nahverkehrsplan 2014 – 2018**

[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan\\_2014-2018.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan_2014-2018.pdf)



## **Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025**

[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/step\\_verkehr/download/StEP\\_Verkehr\\_2025\\_Broschuere.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/StEP_Verkehr_2025_Broschuere.pdf)



# Impressum

## Herausgeber

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt  
Kommunikation  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)

## Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt  
Abteilung Verkehr

## in Zusammenarbeit mit

Center Nahverkehr Berlin GbR  
Bernburger Straße 27  
10963 Berlin

## Layout

KALUZA + SCHMID GmbH  
[www.kaluza-schmid.de](http://www.kaluza-schmid.de)

## Druck

MEDIALIS Offsetdruck GmbH  
[www.medialis.org](http://www.medialis.org)

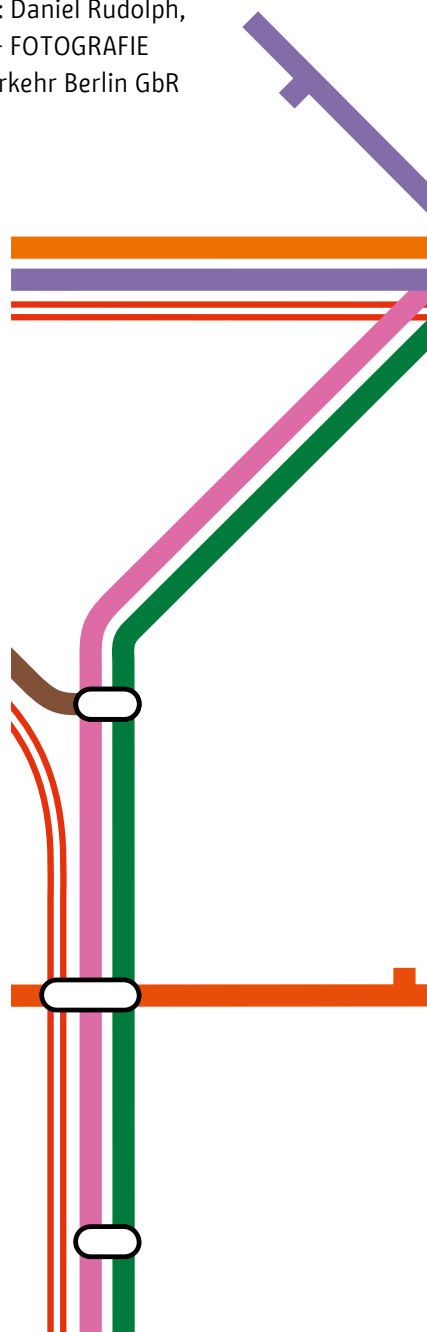
## Broschürenstelle

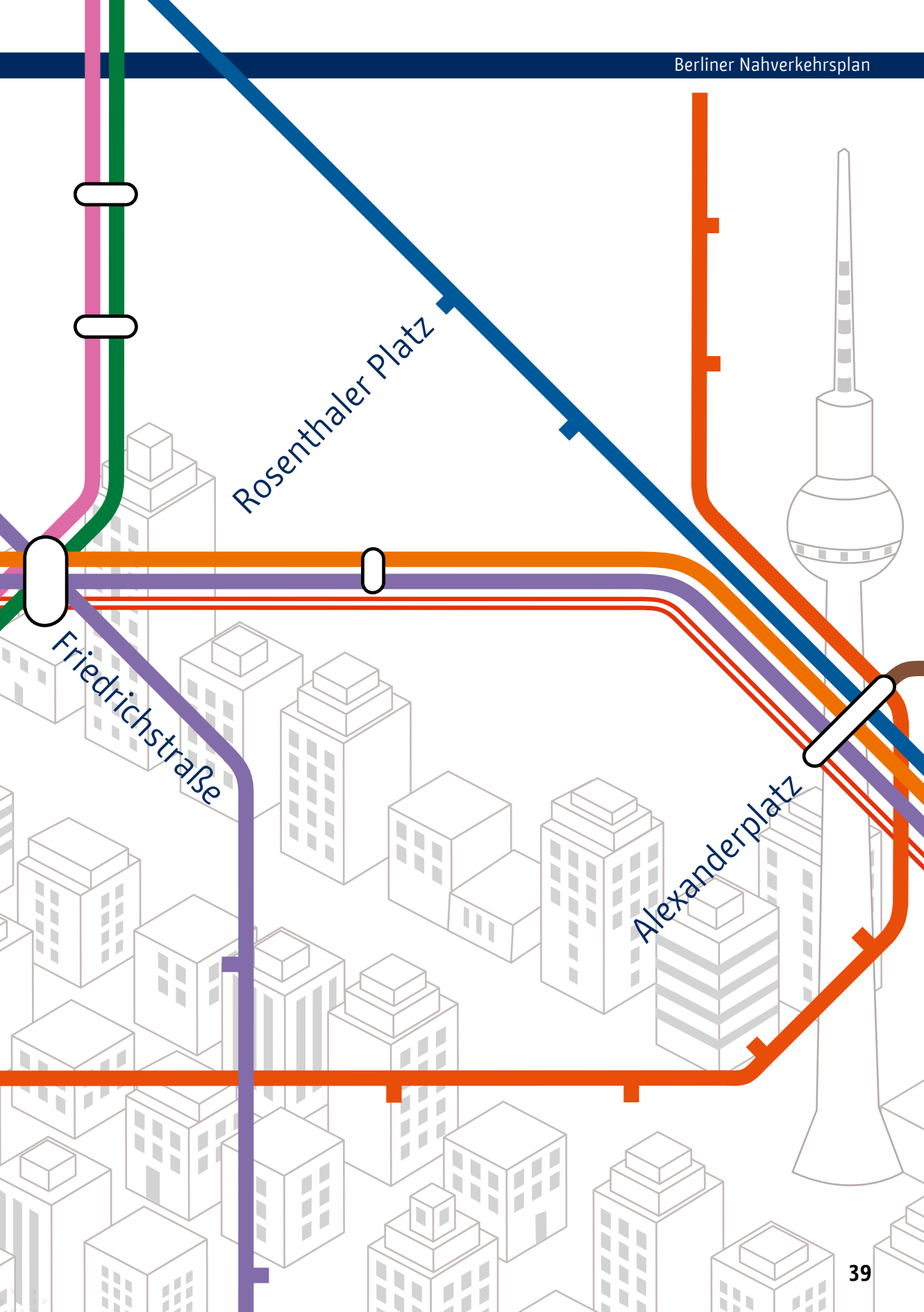
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und  
Umwelt  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[broschuerenstelle@senstadtum.berlin.de](mailto:broschuerenstelle@senstadtum.berlin.de)

**Berlin, Juni 2016**

## Copyright:

Seite 7: Deutsche Bahn AG, Kranert;  
Seite 19: Deutsche Bahn AG, Erönü;  
Seite 23: Deutsche Bahn AG, Banaszak  
Seite 11, 12, 25, 29, 36: Daniel Rudolph,  
Stadt | Land | Mensch – FOTOGRAFIE  
Seite 29: Center Nahverkehr Berlin GbR





Berlin ist Metropole, dynamisch, wachsend, immer in Bewegung. Damit das so bleibt, arbeiten Fachleute in und außerhalb der Verwaltung kontinuierlich an gesamtstädtischen Verkehrskonzepten. Sie planen die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf der Grundlage des Nahverkehrsplans (NVP) des Landes Berlin.

Diese Broschüre erklärt die Kriterien und Vorgaben für den ÖPNV in unserer Stadt. Und sie zeigt, wie sich die ÖPNV-Planung den Herausforderungen stellt, die sich aus dem dynamischen Wachstum der Stadt ergeben. „Mehr ÖPNV für die wachsende Stadt“ lautet daher ein Schwerpunktthema des aktuellen NVP für die Jahre 2014 bis 2018. Erste Ergebnisse bei der Umsetzung zeigen: Berlin ist auf dem richtigen Weg und sichert auch zukünftig die Mobilität der Stadt.