

Foto: Daniel Rudolph, Stadt | Land | Mensch FOTOGRAFIE

Nahverkehrsplan 2014 - 2018

Hintergrundinformationen zum NVP-Beschluss





Warum einen Nahverkehrsplan?

- Der Nahverkehrsplan ist das vorgeschriebene Instrument, mit dem das Land seine Anforderungen an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festlegt.
- Inhalte und Regelungsvorgaben werden durch das Personenbeförderungsgesetz und das Berliner ÖPNV-Gesetz bestimmt:
 - Angebot, d.h. Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsträger
 - Qualität der Verkehre in Form von Standards, u.a.
 - Erschließung: Entfernung zur Haltestelle
 - Bedienung: Verkehrszeiten und Taktdichten
 - Barrierefreiheit: Stationen, Haltestellen, Fahrzeuge, Informationsangebote
- Standards und Vorgaben sind verbindlich – für alle Verkehrsunternehmen
 - Umsetzung über Verkehrsverträge: Sicherung der Daseinsvorsorge
 - Grundlage für Beurteilung von Anträgen zur Genehmigung von Linienverkehren in Berlin: Keine Qualitätseinbußen durch Billiganbieter



Instrument der Daseinsvorsorge zur Sicherung gleichwertiger Mobilitätschancen und eines attraktiven ÖPNV-Angebots für alle



Planungsprozess und Beteiligungsverfahren

- Entscheidung zur Erarbeitung des NVP 2014-2018
- Öffentlicher Auftakt der Fortschreibung im Forum Nahverkehr am 20.08.2012
- Fertigstellung des Monitoringberichts und der weiteren Planungsgrundlagen
- Diskussion der Planungsgrundlagen im zweiten Forum Nahverkehr am 22.01.2013
- Planfortschreibung und Anpassung der Planungsgrundlagen nach Veröffentlichung der Zensus-Ergebnisse 2011
- Abstimmungen auf Arbeitsebene mit anderen Senatsverwaltungen, Vertretern von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, MIL, Umland-Aufgabenträgern, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, etc.
- Planfertigstellung und Beginn des Mitzeichnungsverfahrens
- Bewilligung zusätzlicher Mittel für den ÖPNV im Rahmen der Wachsenden Stadt durch das Abgeordnetenhaus von Berlin (+4 Mio. € für 2014 , +7,5 Mio. € für 2015)
- Erste Mehrbestellungen von ÖPNV-Leistungen auf Grundlage des Beschlusses des Abgeordnetenhauses im Einklang mit NVP-Angebotskonzeption
- Drittes Forum Nahverkehr zur Rolle des ÖPNV bei der Stadtentwicklung
- Beschluss des NVP 2014-2018 durch den Berliner Senat





Kerninhalte des NVP 2014 - 2018

Leistungsvolumen

- Absehbare Pfade der Nachfrageentwicklung
- Benötigte Leistungsvolumen zur Erfüllung der Standards

Detaillierte Erarbeitung von Leistungsszenarien für die wachsende Stadt als Grundlage für die Angebotsplanung (Basis: Bevölkerungsentwicklung und verkehrspolitische Ziele des Senats)

Bedienungsstandards

- Wie ist der ÖPNV erreichbar?
 - Haltestellendichte / Wegstrecken zur Haltestelle
- Wie oft verkehren Busse und Bahnen?
 - Bedienungshäufigkeit / Takt
- Wie gut sind Stadtteile und Zentren verbunden?
 - Reisezeiten / Zahl der Umstiege

Überprüfung der bestehenden Standards mit dem Ergebnis:

- Auf Grundlage des NVP-Eckpunktebeschlusses von 2009 entwickelte und umgesetzte Standards haben sich weitestgehend bewährt und werden beibehalten.
- Während Laufzeit 2014 – 2018 ist die Weiterentwicklung der Standards zu Kapazität und Anschlusssicherung erforderlich.

Qualitätsstandards

- Überprüfung der Vorgaben zu Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Kapazität, Umwelt, Barrierefreiheit



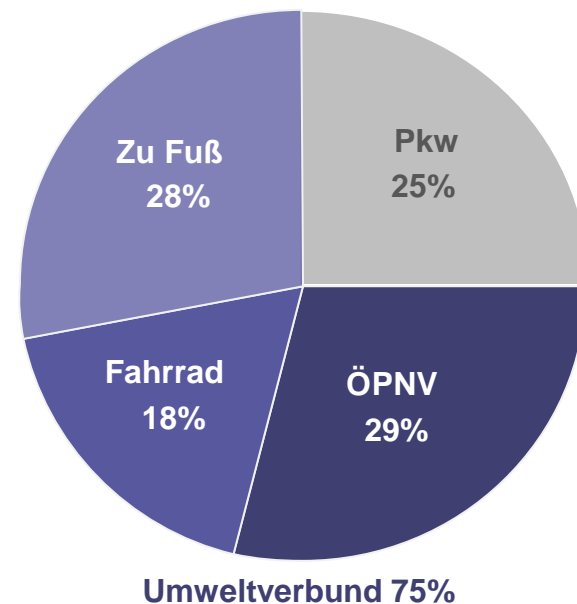
Leistungsvolumen: Wieviel ÖPNV braucht Berlin?

Herleitung des Leistungsbedarfs unter Verwendung mehrerer fundierter und differenzierter Planungsgrundlagen:

- Bevölkerungsprognose der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (nach Zensus) auf Basis von insgesamt 60 Teilräumen
- Senatsplanung zum Wohnungsneubau (StEP Wohnen)
- Fahrgastentwicklung und –prognose
- Entwicklung von Tourismus, Wirtschaft, Arbeitsplätzen, Sozial- und Einkommensstruktur
- Belegbare Trends im Wahlverhalten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Verkehrspolitische Vorgaben des Senats (StEP-Verkehr: ÖPNV von 27% auf 29% bis 2025)

Verkehrspolitische Vorgaben:
Erhöhung der Anteile ÖPNV am
Verkehrsaufkommen als Beitrag zur
Stärkung des gesamten Umweltverbunds

Modal Split Ziele 2025 des StEP Verkehr

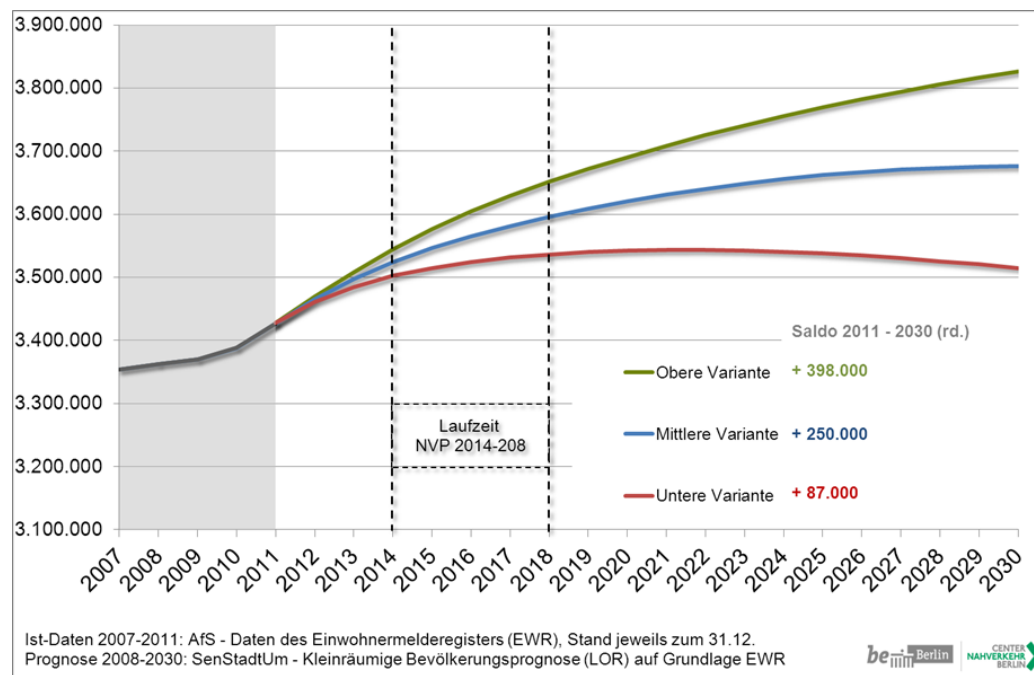


Leistungsvolumen: Wieviel ÖPNV braucht Berlin?

Planungsgrundlage: Bevölkerungsentwicklung

- Das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre hat zu einem Anstieg auf 3,4 Mio. Einwohner geführt. (Stand Dezember 2013)
- Für die Berechnung des zukünftig angemessenen Leistungsvolumens wurde im Rahmen der NVP-Fortschreibung die mittlere Variante der Bevölkerungsprognose (+ 250.000 Einwohner 2011-2030) als Arbeits- und Planungsgrundlage verwendet.
- Die Prognose lässt bis 2018 ein besonders starkes Wachstum erwarten.
- **Fazit des NVP:** Bereits innerhalb der nächsten vier Jahre steigt die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen aufgrund der Bevölkerungsentwicklung. Es besteht kurzfristig Handlungsbedarf.

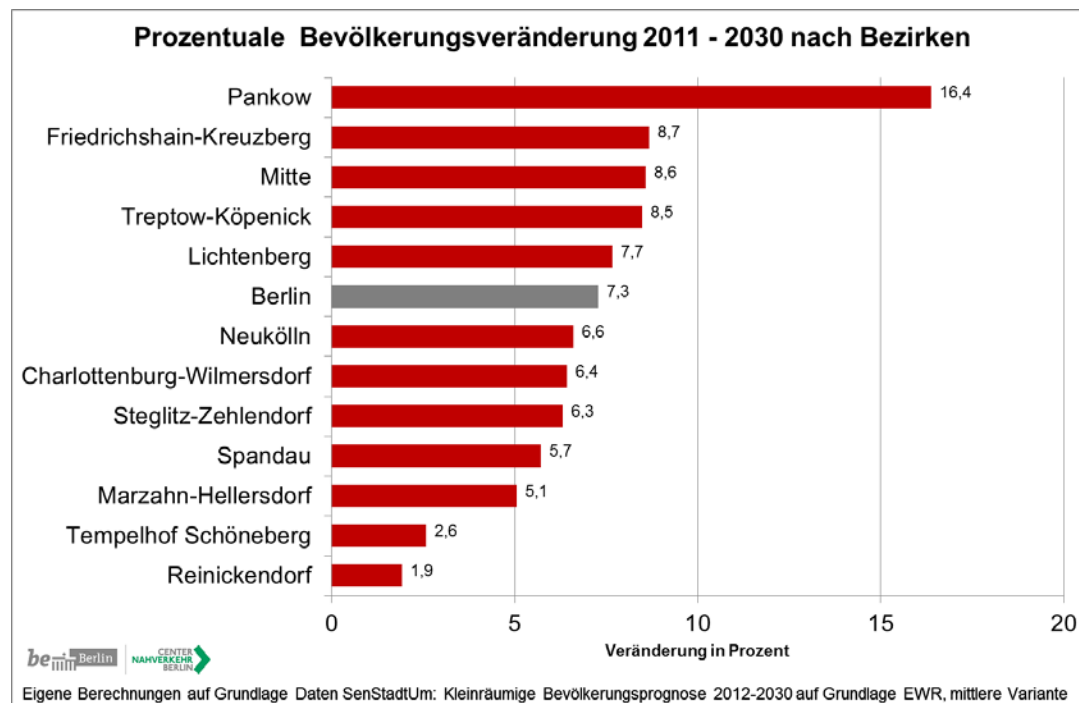
Bevölkerungsprognose 2007-2030 für Berlin
Drei Varianten



Leistungsvolumen: Wieviel ÖPNV braucht Berlin?

Planungsgrundlage: Bevölkerungsverteilung

- Die Bezirke profitieren unterschiedlich von der Bevölkerungszunahmen. Am stärksten wachsen die Bezirke in der Innenstadt. In den äußeren Stadtbezirken ist das Wachstum teilweise geringer ausgeprägt.
- Bevölkerungsstagnation oder -rückgang ist in keinem Bezirk zu erwarten.
- Fazit des NVP:**
Potenziale zur Angebotsverlagerung (d.h. Reduzierung von Angeboten auf schwach nachgefragten Linien zugunsten Aufstockung der Leistung auf Linie mit starker Nachfrage) bestehen nur noch in sehr geringem Umfang.

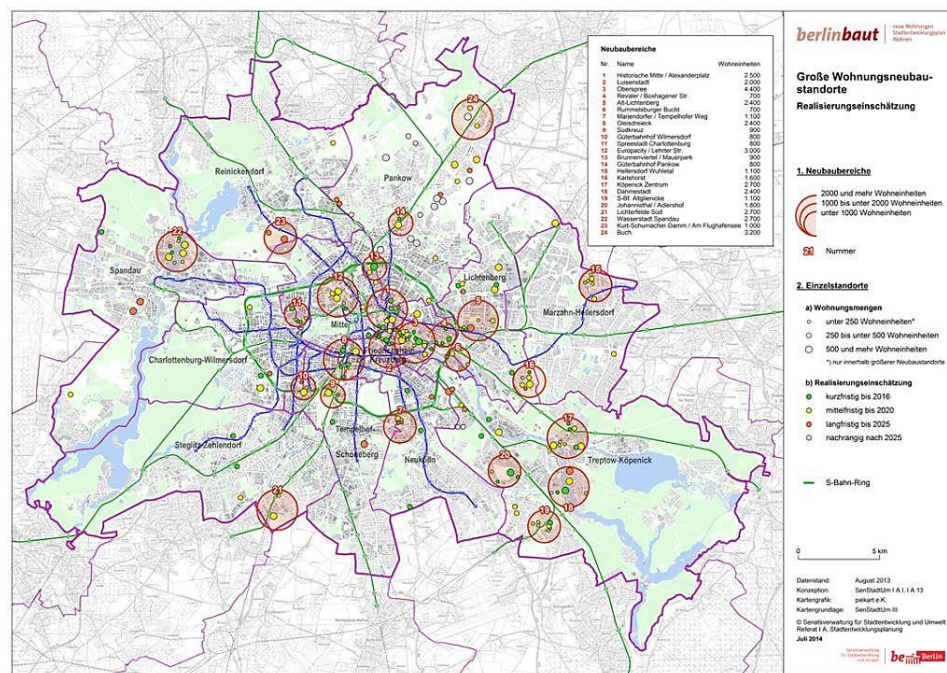


Leistungsvolumen: Wieviel ÖPNV braucht Berlin?

Planungsgrundlagen: Wohnungsneubau

- Um bezahlbaren Wohnraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen, weist Berlin 24 große Neubaubereichen aus, davon zahlreiche in der inneren Stadt, die kurz- bis mittelfristig bebaut werden können.*
- Zudem entstehen neue Standorte für Gewerbe und Arbeiten, in der gesamten Stadt.
- Fazit des NVP:**
Werden neue Standorte entwickelt bzw. Verdichtungen im Bestand umgesetzt, so dass sich die Zahl der in den jeweiligen Stadtquartieren lebenden Menschen erhöht, so müssen auch die ÖPNV-Angebote verdichtet bzw. neue Angebote geschaffen werden.

Große Wohnungsneubaustandorte in Berlin*



* Quelle: SenStadtUm, Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025

Leistungsvolumen: Wieviel ÖPNV braucht Berlin?

Planungsgrundlagen: Schlussfolgerungen

- Das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre setzt sich weiter fort. Innerhalb der NVP-Laufzeit ist gesamtstädtisch wie auf kleinräumiger Ebene eine deutliche Bevölkerungszunahme zu erwarten.
- 24 größere neue Wohnstandorte sind in der Planung. Die neuen Quartiere erfordern teilweise eine neue und in der Regel eine bessere ÖV-Erschließung. Zudem entstehen diverse Wirtschafts-, Büro- und Technologiestandorte.
- Der Trend der letzten Jahre zu mehr Fahrgästen in Busse und Bahnen setzt sich weiter fort.
- Spielräume für Angebotsverlagerungen (Kürzungen schwach nachgefragter Angebote an einer Stelle im Netz zugunsten Angebotsausweitungen bei starker Nachfrage an anderer Stelle) bestehen – auch nach Aussage der Verkehrsunternehmen – nur noch in sehr geringem Ausmaß.



Eine wachsende Stadt braucht ein (mit-) wachsendes ÖPNV-Leistungsvolumen.





Szenarien der ÖPNV-Nachfrage: Prognose für 2018

| | 2007 | 2018 - Szenarien | | |
|--|-----------|------------------|--------------------|-----------------|
| | | Unteres Szenario | Mittleres Szenario | Oberes Szenario |
| Einwohner* | 3.350.000 | 3.540.000 | 3.600.000 | 3.650.000 |
| Wege pro Person und Tag** | 3 | | | |
| Anteil des ÖPNV in Prozent*** | 27 | 27 | 28 | 29 |
| ÖPNV-Wege pro Tag**** | 2.717.000 | 2.864.000 | 3.020.000 | 3.177.000 |
| Veränderung der ÖPNV-Wege pro Tag 2007-2018 absolut**** | -- | 147.000 | 303.000 | 460.000 |
| Veränderung der ÖPNV-Wege pro Tag 2007-2018 in Prozent**** | -- | +5 | +11 | +17 |

* 2007: AfS - Daten des Einwohnermelderegisters (EWR), Stand 31.12.2007;

2018: SenStadtUm: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2008-2030 auf Grundlage EWR Werte gerundet

** Basis: SrV 2008, Die Zahl der Wege wird als im Zeitverlauf konstant angenommen, siehe oben

*** 2011: SrV 2008, 2018: Variantenbildung auf Grundlage StEP-Verkehr Ziel für 2025, siehe oben

**** Eigene Berechnungen, alle Werte gerundet. Hinweis: Auf einem ÖPNV-Weg können Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen (z. B. BVG und S-Bahn) genutzt werden.

NVP setzt auf untere Grenze des prognostizierten Nachfragewachstums unter Beibehaltung des Modal Split auf.

Ermittelter Bedarf für Leistungsaufwuchs bis 2018

| Verkehrsträger | Leistungsvolumen 2013 | Benötigter Aufwuchs bis 2018 | |
|-------------------|--------------------------|------------------------------|-------------------------|
| | Mio. Fzg.km pro Jahr | % | Mio. Fzg.km pro Jahr |
| Regionalverkehr | 6,54 | 6%* | + 0,4* |
| S-Bahn (nur Bln.) | 28,97 | 7%* | +2,0* |
| U-Bahn | 20,3 | 3% | +0,6 |
| Straßenbahn | 20,0 | 3% | +0,6 |
| Bus | 88,7 | 4,5% | +4,0 |

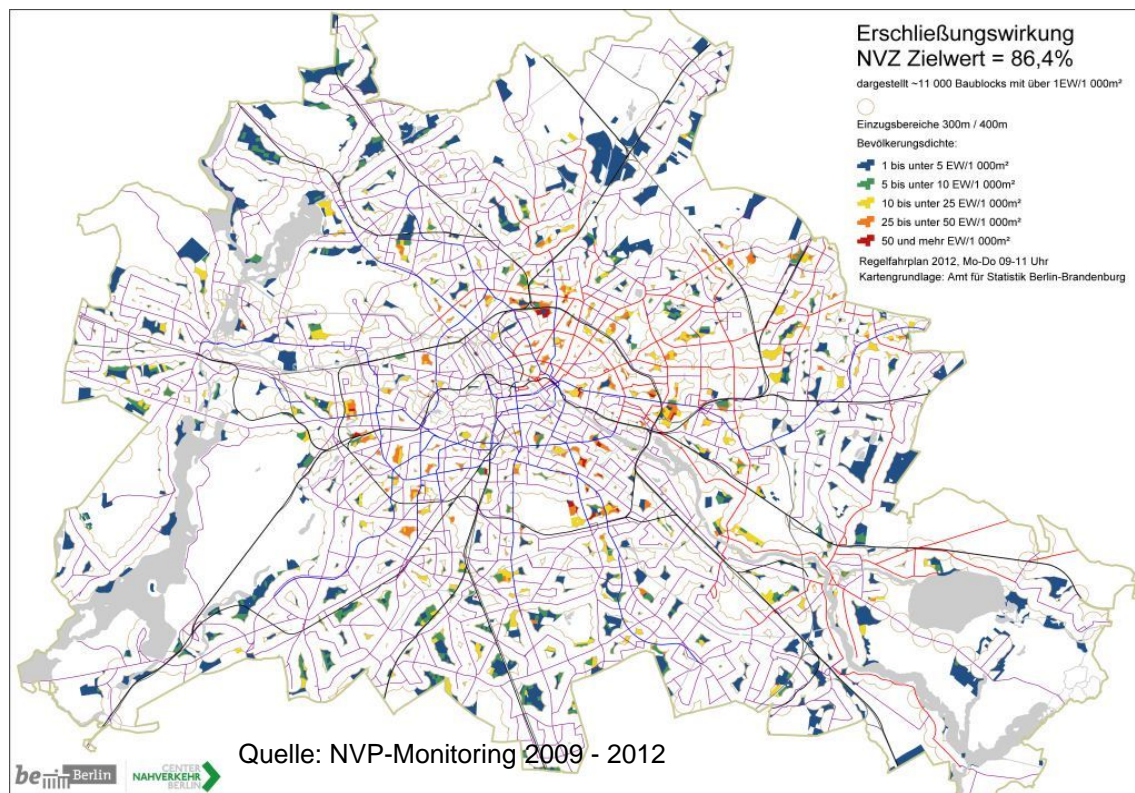
* Mehrbedarfe SPNV v.a. aufgrund Infrastrukturmaßnahmen (Regionalverkehr aufgrund BER-Anbindung, neuer Bahnhof Ostkreuz und Taktverdichtungen; S-Bahn aufgrund BER-Anbindung und S21) bis einschließlich 2017 in bestehenden Verkehrsverträgen bereits berücksichtigt



Um bei gleichbleibender Qualität mit dem Nachfragewachstum Schritt zu halten, ist ein Anstieg des Leistungsvolumens je nach Verkehrsträger zwischen 3 und 7 Prozent bis 2018 erforderlich.

Bedienungsstandards: Wie gut ist der ÖPNV erreichbar?

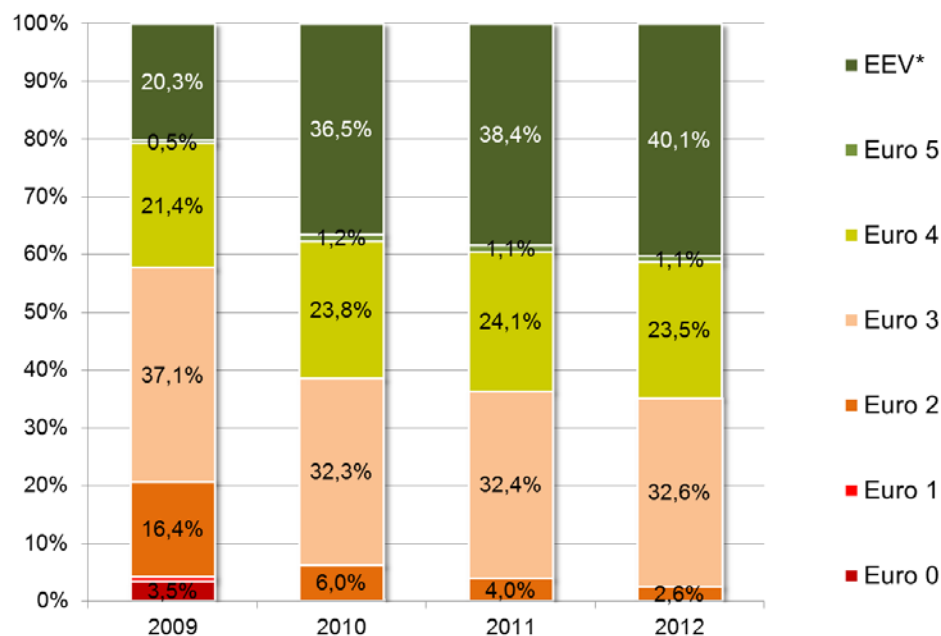
- NVP Vorgabe: Abstand zur nächsten ÖPNV-Haltestelle max. 300 m (in Gebieten hoher Nutzungsdichte) bzw. 400 m (in Gebieten niedriger Dichte) muss in der Nebenverkehrszeit für mindestens 80% der Bevölkerung als Zielwert eingehalten werden
- Vorgabe wird derzeit mit 86 Prozent erreicht, der Wert hat sich ggü. den Vorjahren allerdings leicht verschlechtert
- **Fazit des NVP:** Um die Erschließungsqualität zu halten, muss der ÖPNV mit der Stadtentwicklung „gleichziehen“, z.B. bei der Ausweisung neuer Wohnstandorte, die außerhalb des Einzugsbereichs bestehender Angebote liegen.



Umweltstandards: Beitrag zu Lebensqualität in der Stadt

- Auch der ÖPNV verursacht Luftschadstoff- und Lärmemissionen, allerdings liegen diese bei hoher Auslastung deutlich unter des Autoverkehrs.
- Um angesichts technischer Fortschritte beim Pkw den Umweltvorteil des ÖPNV weiter auszubauen, müssen die den Fahrzeugen des ÖPNV im Einklang mit dem Stand der Technik vorgegebene Umweltstandards erfüllen.

Bus - Schadstoffklassen nach Fahrleistung 2009-2012



Daten: Jährliche Meldungen der BVG

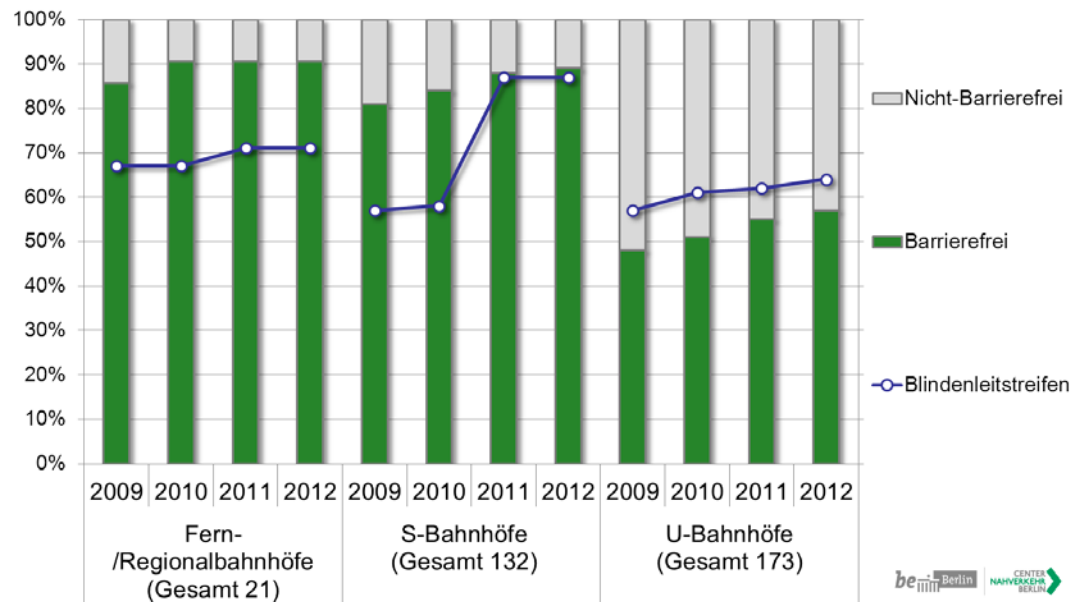
* Enhanced Environmentally friendly Vehicles

- **Fazit des NVP:** Neubeschaffte ÖPNV-Fahrzeuge müssen anspruchsvollen Standards bezüglich Luftschadstoffen genügen. Für die Bestandsflotte sind Nachrüstungen im Einklang mit den Vorgaben des Luftreinhalteplans Berlin vorgesehen. Auch neue Antriebsformen sollen erprobt werden, um die Umweltbilanz des ÖPNV weiter zu verbessern.

Barrierefreiheit: Gesetzliche Anforderung und Schwerpunktthema des NVP 2014 - 2018

- Laut Personenbeförderungsgesetz muss bis 2022 der gesamte ÖPNV barrierefrei nutzbar sein.
- Berlin ist auf einem guten Weg. Die Mehrzahl der Bahnhöfe sind bereits barrierefrei nutzbar. Auch der Fahrzeugpark verzeichnet Fortschritte:
- Beim Bus sind bereits seit 2010 alle Fahrzeuge barrierefrei nutzbar, bei der Straßenbahn wird es 2017 so weit sein.
- Eine Herausforderung bleiben jedoch die über 6.000 Bushaltestellen. Hier kommt der barrierefreie Ausbau nur langsam voran.

Barrierefreie Nutzbarkeit von Bahnhöfen und Stationen 2009-2012



Quelle: Monitoringbericht ÖPNV 2009-2012 auf Grundlage Daten SenStadtUm, VBB sowie Angaben der Unternehmen

- **Fazit des NVP:** Herstellung der Barrierefreiheit bleibt Daueraufgabe. Dabei sind alle Komponenten des Systems gleichermaßen zu betrachten, z.B. Information, Fahrzeuge, Haltestellen...

Vorgaben zur barrierefreien Nutzbarkeit von Fahrzeugen

- breite, hindernisfreie, gut erkennbare Türbereiche
- niveaugleicher und soweit technisch möglich spaltloser Zustieg
- Schließung Restspalt durch fahrzeuggebundene automatische Klapprampen (U/S)
- Straßenbahn-Fahrzeugpark ab 2017 vollständig barrierefrei
- kontrastreiche Innenraumgestaltung, ausreichend Mehrzweckabteile
- Weitere Vorgaben für den Bus:
 - automatisches Kneeling, Sitzplätze auch zwischen erster und zweiter Tür
 - beschilderte Sitzplätze für Fahrgäste mit Behinderung in Türnähe sowie mindestens ein Sitz für kleinwüchsige Fahrgäste
 - selbstständige Einstiegsmöglichkeit



Fotos: Center Nahverkehr Berlin i.A. SenStadtUm

Fazit

- Der Nahverkehrsplan als wichtigstes Planungsinstrument des Landes zur ÖPNV-Gestaltung zeigt auf, welches ÖPNV-Angebot es bei erwartetem Bevölkerungs- und Nachfragezuwachs mindestens bedarf.
- Die im Nahverkehrsplans abgebildeten Leistungsbedarfe bilden eher die untere Grenze der erforderlichen Leistungsentwicklung ab. Die darüber hinaus benötigten Leistungen werden im Zuge der Planungsumsetzung kontinuierlich und im Einklang mit den realen Entwicklungen ermittelt.
- Über die Finanzierung zusätzlicher Leistungen sowie weiterer Mehrbestellungen ab dem Jahr 2016 muss im Rahmen der Haushaltsverhandlungen entschieden werden.
- Die Qualitätsvorgaben gewährleisten
 - zum einen, dass der ÖPNV für alle Berlinerinnen und Berliner im Sinne der Daseinsvorsorge nutzbar ist,
 - zum anderen, dass der ÖPNV eine attraktive und leistungsfähige Alternative zum MIV darstellt, so dass auch in der wachsenden Stadt Verkehrs- und Umweltziele des Landes erreicht werden können
- Die Herstellung der Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV wird ein zentrales Thema der nächsten Jahre bleiben.