

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang - Übersicht

Anhang A1: Rahmenfahrplan und Anschlussvorgaben

A1.I Rahmenfahrplan U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre

A1.II Rahmenfahrplan S-Bahn

A1.III Rahmenfahrplan Bahnregionalverkehr

A1.IV Gesicherte Anschlüsse

Anhang A2: Barrierefreiheit - Aufzugsprogramm U-Bahn

A2.I Prioritätenliste 2010-2016

A2.II Prioritätenliste 2017-2020

Anhang A3: Übergeordnete ÖPNV-Verbindungen Nachtstunden

Anhang A4: Dokumentation Beteiligungsverfahren NVP 2014-2018

Anhang A5: Monitoringbericht 2009-2011/2012

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A1:

Rahmenfahrplan und Anschlussvorgaben

A1.I Rahmenfahrplan U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre

A1.II Rahmenfahrplan S-Bahn

A1.III Rahmenfahrplan Bahnregionalverkehr

A1.IV Gesicherte Anschlüsse

Stand: 14.06.2013

Einweis für alle Linien: Zur Gewährleistung eines vollständigen Fahrtenangebotes an allen Bahnhöfen beginnen einzelne Fahrten bereits vor 4:30 Uhr bzw. enden nach 0:30 Uhr. Zur Gewährleistung eines vollständigen Fahrtenangebots in Zeiträumen mit verdichtetem Fahrplankontakt beginnen einzelne Fahrten bereits vor diesem bzw. enden nach diesem Intervall.

Stand: 01.08.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 01.08.2013

		Montag bis Donnerstag																								Freitag																								Samstag																								Sonntag / Feiertag																								Bemerkung
Linie		Endpunkte																																																																																																
VU		Linienverlauf																																																																																																
Ldkr.	Route	Linienabschnitte																																																																																																
		0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24																									
M13		Wedding, Virchow-Klinikum <=> S Warschauer Str.																																																																																																
BVG		Seestraße - Osloer Straße - Bornholmer Straße - Wisbyer Straße - Caligariplatz - Französer Promenade - Langhansstraße - Antonplatz - Berliner Allee - Indira-Gandhi-Straße - Weißenseer Weg - Möllendorffstraße - Gürtelstraße - Scharnweberstraße - Weichselstraße - Holleistraße - Wühlichstraße - Kopernikusstraße - Warschauer Straße																																																																																																
	B	H	Virchow-Klinikum > S Warschauer Str.																																																																																															
	B	R	Revaler Str. > Virchow-Klinikum																																																																																															
M17		Falkenberg <=> S Schöneeweide																																																																																																
BVG		Wendeschleife Falkenberg - Falkenberger Chaussee - Perower Platz - Rüdickenstraße - Wartenberger Straße - Rhinstraße - Am Tierpark - Treskowallee - Edisonstraße - Brückenstraße - Michael-Brückner-Straße - Sternsdamm - Wendeschleife S Schöneeweide/Sternsdamm																																																																																																
	B	H	Falkenberg > Gehrenseestr.																																																																																															
	B	R	Gehrenseestr. > S Schöneeweide																																																																																															
	B	R	S Schöneeweide > Gehrenseestr.																																																																																															
	B	R	Gehrenseestr. > Falkenberg																																																																																															

Stand: 01.08.2013

Linie enthält zusätzliche Verstärker zur HTW in der Vorlesungszeit. Die Verstärker entfallen in der Vorlesungsfreien Zeiten

J. Hofmann (FA-P1)

Stand: 01.08.2013

Linie		Endpunkte	
VU		Linienvverlauf	
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	
63	Johannisthal, Haeckelstr. <=> S Köpenick		
BVG	Winckelmannstraße - Sternsdamm (zurück: Sternsdamm - Johannes-Werner-Straße - Haeckelstraße - Winckelmannstraße) - Michael-Brückner-Straße - Brückenstraße - Edisonstraße - Wilhelminenhofstraße - Ostendstraße - Weiskopfstraße - An der Wuhlheide - Lindenstraße - Bahnhofstraße - Stellingdamm (zurück: Hirtestraße - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße)		
B	H	Haeckelstr. > S Köpenick	
B	R	S Köpenick > Haeckelstr.	
67	S Schöneeweide <=> Krankenhaus Köpenick		
BVG	Wendeschiele S Schöneeweide/Sternsdamm - Sternsdamm - Michael-Brückner-Straße - Brückenstraße - Edisonstraße - Wilhelminenhofstraße - Ostendstraße - Weiskopfstraße - An der Wuhlheide - Lindenstraße - Dammbrücke - Alt-Köpenick - Schlossplatz - Müggelheimer Straße (zurück: Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Dammbrücke) - Müggelheimer Damm		
B	H	S Schöneeweide > Freizeit- und Erholungszentrum	
B	H	Freizeit- und Erholungszentrum > Krkhs. Köpenick/Südseite	
B	R	Krkhs. Köpenick/Südseite > Freizeit- und Erholungszentrum	
B	R	Freizeit- und Erholungszentrum > S Schöneeweide	
68	S Köpenick <=> Alt-Schmöckwitz		
BVG	Hirtestraße - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße (zurück: Bahnhofstraße - Stellingdamm) - Lindenstraße - Dammbrücke - Alt-Köpenick - Schlossplatz (zurück: Schlossplatz - Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Dammbrücke) - Köllnischer Platz - Grünauer Straße - Regattastraße - Wassersportallee - Adlergestell - Waldtrasse - Zur Uferbahn - Regattastraße - Sportpromenade - Vetschauer Allee - Adlergestell - Alt-Schmöckwitz (zurück: Adlergestell)		
B	H	S Köpenick > Alt-Schmöckwitz	
B	R	Alt-Schmöckwitz > S Köpenick	

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 12.11.2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stand: 11.01.2013

[illegible]

Definition Sommer:

Die Saison beginnt am 1. Samstag im April oder Karfreitag (je nachdem, welcher Termin früher liegt) und endet am letzter Sonntag im Oktober oder mit dem Ende der Herbstferien in Berlin (je nachdem, welcher Termin später ist). Die Sommersaison ist mit der Neuausschreibung in 2013 auf Ende Oktober verlängert worden, um immer die Berliner Herbstferien und die damit vermutete höhe Beförderungsnachfrage zu inkludieren.

Anlage 1.4 Zugangebot (Teil: Laufwege, Zugfahrten und Verkehrstage)

Zugangebot Fahrplan 2014 bis Eröffnung Flughafen Berlin Brandenburg

Stand: 11.3.2013

Linienkonzept		Montag - Freitag						Samstag				Sonn- und Feiertag				Bemerkungen
Linie	Laufweg	SVZ früh 4:00 - 6:00	HVZ früh 6:00 - 9:00	NVZ früh 9:00 - 14:00	HVZ spät 14:00 - 19:00	NVZ spät 19:00 - 21:00	SVZ spät 21:00 - 1:00	NV 1:00 - 5:00	SVZ früh 5:00 - 7:00	NVZ 7:00 - 20:00	SVZ spät 20:00 - 1:00	NV 1:00 - 7:00	SVZ früh 7:00 - 9:00	NVZ 9:00 - 20:00	SVZ spät 20:00 - 1:00	
S1	Wannsee - Zehlendorf	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	HVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5 Uhr; SVZ-spät: 10'-Takt bis ca. 23 Uhr Fahrtenangebot HVZ-Verstärker wie FP2013
	Zehlendorf - Potsdamer Platz	20	6,7	10	6,7	10	10	30	20	10	10	30	20	10	10	
	Potsdamer Platz - Gesundbrunnen	20	10	10	10	10	10	30	20	10	10	30	20	10	10	
	Gesundbrunnen - Frohnau	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	
	Frohnau - Oranienburg	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
S2	Blankenfelde - Lichtenrade	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	HVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5.00 Uhr
	Lichtenrade - Buch	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	
	Buch - Bernau	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
S25	Teltow Stadt - Lichterfelde Süd	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	10-Minuten Takt, Berliner Anteil wird durch MIL finanziert HVZ-früh: 10'-Takt TLS-BGB ab ca. 5.30 Uhr
	Lichterfelde Süd - Potsdamer Platz	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	
	Potsdamer Platz - Gesundbrunnen	20	10	20	10	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Gesundbrunnen - Hennigsdorf	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
S3	Erkner - Friedrichshagen	20	10	20	10	20	20	30	20	20 *)	20	30	20	20 *)	20	HVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5.00 Uhr;) während der Sommerzeit im 10-Minuten Takt
	Friedrichshagen - Ostkreuz	20	10	10	10	10	10	30	20	10	10	30	20	10	10	
S41	Südkreuz - Südkreuz (Ring im U)	10	5	10	5	10	10	15	10	10	10	15	10	10	10	ausgedehnte HVZ 5.15-9.00 Uhr, 13:30-19.30 Uhr ausgedehnte HVZ 5.30-9.45 Uhr, 14:00-19.00 Uhr
S42	Südkreuz - Südkreuz (Ring gegen U)	10	5	10	5	10	10	15	10	10	10	15	10	10	10	
S45	Flughafen Bln Schönefeld - Südkreuz	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	verkehrt Mo-Sa 5-24 Uhr, So 7-24 Uhr verkehrt Mo-Fr 9:00-13:30 Uhr
	Südkreuz - Bundesplatz			20												
S46	Königs Wusterhausen - Südkreuz	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Südkreuz - Westend	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	
S47	Spindlersfeld - Schöneeweide	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	Mo-Fr bis SPF-HER bis ca. 19.30 Uhr
	Schöneeweide - Hermannstr.		20	20	20	20				20				20		
S5	Strausberg Nord - Strausberg **)	40	20 ***)	20 ***)	20 ***)	20 ***)	40	60	40	20 ***)	40	60	40	20 ***)	40	***) 40-min-Takt bis zur Herstellung der für 20-min-Takt erforderlichen Infrastruktur
	Strausberg - Hoppegarten	20	20	20	20	20	20	60	20	20	20	60	20	20	20	
	Hoppegarten - Mahlsdorf	20	10	10	10	20	20	60	20	10	20	60	20	10	20	HVZ-spät: 10'-Takt bis ca. 20 Uhr SVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5 Uhr; SVZ-spät 10'-Takt bis ca. 23 Uhr Fahrtenangebot HVZ-Verstärker wie FP2013; MDF-WKR: SVZ-spät 10'-Takt bis ca. 23.00 Uhr WKR-SPA: SVZ-spät 10'-Takt bis ca. 23.45 Uhr
	Mahlsdorf - Lichtenberg	10	5	10	6,7	10	10	30	10	10	10	30	10	10	10	
	Lichtenberg - Ostbahnhof	10	5	10	6,7	10	10	30	10	10	10	30	10	10	10	
	Ostbahnhof - Spandau	10	10	10	10	10	10	30	10	10	10	30	10	10	10	
S7	Ahrensfelde - Potsdam Hbf	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	
S75	Wartenberg - Lichtenberg	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	HVZ-früh: WAB-WKR 10'-Takt ab ca. 5 Uhr ****) 10-Minuten Takt bis ca. 23 Uhr ****) 10-Minuten Takt bis ca. 23 Uhr
	Lichtenberg - Ostbahnhof	20	10	10	10	10	20****)		20	10	20		20	10	20	
	Ostbahnhof - Westkreuz	20	10	10	10	10	20****)		20	20	20		20	20	20	
S8	Zeuthen - Grünau		20		20											
	Grünau - Pankow	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	HVZ-früh: ab ca. 5.30 Uhr, HVZ spät: ab ca. 15 Uhr NV: 60-Minuten-Takt nur Sa, So ab 4:00 Uhr Bestellung im Umfang von 25 Tsd. Zug-km
	Pankow - Blankenburg	20	20	20	20	20	20	60	20	20	20	60	20	20	20	
	Blankenburg - Hohen Neuendorf	20	20	20	20	20	60	60	60	20	60	60	60	20	60	
	Hohen Neuendorf - Birkenwerder		20		20											
S85	Grünau - Schöneeweide		20		20											
	Schöneeweide - Waidmannslust		20		20		20									
S9	Flughafen Bln Schönefeld - Treptower Park	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Treptower Park - Greifswalder Str	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	
	Greifswalder Straße - Schönhauser Allee	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	
	Schönhauser Allee - Pankow	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	

**) Leistungen zur Realisierung des 20-min-Taktes Strausberg Nord - Strausberg werden, solange die dafür erforderliche Infrastruktur noch nicht zur Verfügung steht, nicht in der Fahrplan-Solllleistung, bei Abschlagszahlungen sowie bei der Ermittlung der Minderleistungen und des Pünktlichkeitsgrades berücksichtigt. Die Einrichtung von SEV für die aufgrund fehlender Infrastruktur nicht erbrachten Leistungen ist nicht erforderlich.

Anlage 1.6

Zugstärken Fahrplan 2014

Zugstärken Fahrplan 2014 bis Eröffnung Flughafen Berlin Brandenburg* nach Verkehrszeiten und Zuggruppen

Stand: 11.3.2013

Angaben der Zugstärken in Anzahl Viertelzüge

				Montag - Freitag										Samstag						Sonn- und Feiertag								Bemerkungen zur Zugstärke						
				SVZ früh 4:00 - 6:00		HVZ früh 6:00 - 9:00		NVZ früh 9:00 - 14:00		HVZ spät 14:00 - 19:00		NVZ spät 19:00 - 21:00		SVZ spät 21:00 - 1:00		NV 1:00 - 5:00		SVZ früh 5:00 - 7:00		NVZ 7:00 - 20:00		SVZ spät 20:00 - 1:00		NV 1:00 - 7:00		SVZ früh 7:00 - 9:00				NVZ 9:00 - 20:00		SVZ spät 20:00 - 1:00		
Linie	ZGr	von	nach	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge	Anzahl Umläufe	Zug- länge			
S1	P	WSS	ORB	10	3	10	4	10	4	10	4	10	4	10	2	7	2	10	2	10	4	10	2	7	2	10	2	10	4	10	2			
	PII	ZD	POP			3	2			3	2																							
	PI	WSS	FOH			8	3	8	3	8	3	8	3					8	3									8	3					
S2		ZD	GB											5	2					5	2									5	2			
	W	BFD	BER	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2			
	WI	LRD	BU			6	3	6	3	6	3	6	3					6	3									6	3					
S25	V	TLS	HD	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3			
	VI	TLS	GB			5	2			5	2																							
		TLS	POP					4	2			4	2							4	2							4	2					
S3	B	E	OKS	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	Verknüpfung mit S3 BI**	
	BI	E	OKS			3	4			3	4																						Verknüpfung mit S3 B**	
		FRH	OKS					3	2			3	2	3	2					3	2	3	2					3	2	3	2		Verknüpfung mit S3 B**; In der Zeit vom 18.04. bis 03.10.2014 an Sa, So, F in NVZ bis Erkner; ggf. mit Vollzügen, sofern durch die S-Bahn betrieblich umsetzbar	
S41	A		Ring	6	3	6	3			6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3		ausgedehnte HVZ (5:30-9:00, 13:30-19:30 Uhr)	
	AI		Ring			6	4	6	4	6	4																						ausgedehnte HVZ (5:30-9:00, 13:30-19:30 Uhr)	
S42	R		Ring	6	3	6	3			6	4	6	4	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3		ausgedehnte HVZ (6:00-9:45, 14:00-19:00 Uhr)	
	RI		Ring			6	4	6	3	6	3																						ausgedehnte HVZ (6:00-9:45, 14:00-19:00 Uhr)	
S45	UI	FLH	SKR	4	3	4	3			4	3	4	3	4	3			4	3	4	3	4	3			4	3	4	3	4	3			
		FLH	BUP					5	3																									
S46	D	KW	WES	7	4	7	4	7	4	7	4	7	4	7	2			7	2	7	2	7	2			7	2	7	2	7	2			
		KW	SKR											4	1									4	1									
S47	K	SPF	HER			3	3	3	3	3	3	3	3							3	2							3	2				Zur Einhaltung des vereinbarten Spitzenbedarfes wird in der Früh-HVZ für 2 von 3 Umläufen der Einsatz auf Halbzüge beschränkt.	
		SPF	SW	2	3									2	3	2	1	2	2			2	2	2	1	2	2			2	2		NVZ: verkehrt SPF-HER bis ca. 19.30 Uhr, dann SPF-SW	
S5	E	STN/STV	SPA	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4					10	4	10	4					10	4	10	4					
		MDF	SPA											7	4	6	4					7	4	6	4					7	4			
	EII	MDF	OSB			3	2			3	2																							
	SII	MDF	OSB			3	2																											
	EI	HPG	SPA			8	4	8	4	8	4	8	4							8	4							8	4				NVZ: verkehrt HPG-SPA bis ca. 20.00 Uhr, dann MDF-SPA	
		MDF	SPA	7	2									7	4			7	2			7	4			7	2			7	4		SVZ-spät: verkehrt bis ca. 23.00 Uhr	
S7	EIII	STN/STV	MDF											4	1	2	1					4	1	2	1					4	1			
	O	AF	PDH	9	2	9	4	9	4	9	4	9	4	9	4	7	4	9	4	9	4	9	4	7	4	9	4	9	4	9	4			
	OI	AF	PDH			8	4	8	4	8	4	8	4							8	4							8	4					
S75	T	WAB	WKR	6	4	6	4	6	4	6	4	6	4	6	2			6	2	6	4	6	4			6	2	6	4	6	4			
	T	WAB	LI													2	2							2	2									
	TI	WAB	WKR			6	4	6	4	6	4	6	4																					
	TI	LI	WKR																														SVZ-spät: verkehrt bis ca. 23.00 Uhr	
S8		WAB	OSB																	4	2							4	2					
	N	ZTH	BIW			8	2			8	2																							
		GAS	HN	8	2			8	2			8	2	8	2			8	2	8	2	8	2			8	2	8	2	8	2			
		GAS	PKW														3	2						3	2									
S85		PKW	HN													2	2							2	2								NV: an Sa, So, F ab 4:00 Uhr im 60'-Takt	
	NI	GAS	WAI			6	3			6	3																							
S9		SW	WAI					5	3			5	3																					NVZ: verkehrt bis ca. 20.00 Uhr
	C	FLH	PKW	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3			5	3	5	3	5	3			5	3	5	3	5	3			
		FLH	TP													3	3							3	3									
Summe				311		562		496		558		493		319		179		275		423		309		179		275		423		309		Angaben ohne Betriebsreserve		

* noch kein Termin bekannt

**wegen Umlaufverknüpfung in NVZ und SVZ spät jeder 2.Zug als Halbzug

Angebot im Bahn-Regionalverkehr (Jahresfahrplan 2014), Stand Mai 2013*

Linie	von	über	Nach	Takt Werktag			Takt Sa/So
				HVZ	NVZ	SVZ	
RE 1	Magdeburg – Brandenburg	Wannsee – Stadtbahn	Frankfurt/Oder – Eisenhüttenstadt	30	30	60	wie WT
RE 2	Wismar	Spandau – Stadtbahn	Lübben – Cottbus	60	60	60	60
RE 3	Stralsund/ Schwedt (Oder)	Gesundbrunnen – Nord-Süd-Tunnel	Elsterwerda	60	60	60	60
RE 4	Rathenow	Spandau – Nord- Süd-Tunnel	Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])	60	60	60	60
RE 5	Stralsund/ Rostock	Gesundbrunnen – Nord-Süd-Tunnel	Falkenberg/ Wittenberg	60	60	60	60
RE 6	Wittenberge	Hennigsdorf – Falkensee	Spandau (– Gesundbrunnen)	60	60	60	60
RE 7	Dessau – Belzig	Wannsee – Stadtbahn – Schönefeld	Wünsdorf-Waldstadt	60	60	60	60
RB 10	Berlin Hbf (tief)	Spandau – Falkensee	Nauen	60	60	--	60
RB 12	Lichtenberg	Hohenschönhausen	Templin Stadt	60	60	--	wie WT
RB 13	Spandau		Wustermark	60	--	--	--
RB 14	Nauen	Spandau – Stadtbahn	Schönefeld	60	60	60	60
RB 19	Senftenberg	Schönefeld – Berlin Südkreuz – Nord-Süd-Tunnel	Gesundbrunnen	60	60	60	60
RB 21	Wustermark	Golm	Potsdam Hbf (– Friedrichstraße [HVZ])	60	60	60	120
RB 22	Königs Wusterhausen – Schönefeld	Golm	Potsdam Hbf (– Friedrichstraße [HVZ])	60	60	60	60
RB 25	Lichtenberg	Ahrensfelde	Werneuchen	60	60	60	60
RB 26	Lichtenberg	Strausberg	Kostrzyn	60	60	60	60
RB 27	(Gesundbrunnen [HVZ] –) Karow	Basdorf	Groß Schönebeck/ Wensickendorf	30	30	60	wie WT
RB 33	Wannsee	Michendorf – Beelitz Stadt	Jüterbog	60	60	120	120
RB 36	Lichtenberg – Königs Wusterhausen	Beeskow	Frankfurt (Oder)	60	60	60	60
RB 60	Lichtenberg	Hohenschönhausen – Eberswalde – Wriezen	Frankfurt (Oder)	60	60	60	60

* Änderungen in Abhängigkeit infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen möglich

Anhang A1.IV Anschlusspunkte

Tabelle A1.IV.1: Übersicht Anschlusspunkte laut Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG AÖR (Bestand)

Bei einer Taktfolge von größer/gleich 10 Minuten besteht - insbesondere in der Schwachverkehrszeit, im Nacht- und im Wochenendfrühverkehr – für festgelegte Anschlussbeziehungen eine Anschlusssicherung. Folgende Anschlüsse sind zu sichern (Stand Jahresfahrplan 2013, je Anschlusspunkt ausgewählte Relationen, teilweise nach Wochentagsnacht unterschiedliche Relationen pro Anschlusspunkt):

Verkehrszeit(en)	Anschlusspunkt
U-Bahn > U-Bahn (+ Anschluss von und zur S-Bahn am Bahnhof Wuhletal)	
	U-Bahnhof Wittenbergplatz (U1/U2)
	U-Bahnhof Mehringdamm (U6/U7)
	U-Bahnhof Berliner Straße (U7/U9)
	U-Bahnhof Osloer Straße (U8/U9)
	S+U-Bahnhof Wuhletal (U5/S5)
Bus > Bus	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Alt-Blankenburg
	Gatower Straße/Heerstraße
	Lankwitz Kirche (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
	S Buch (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
Nachtverkehr (alle Nächte)	Gatower Str./Heerstr.
	Lankwitz Kirche
	Puschkinallee/Elsenstraße
	S+U Wittenau
	Schlossplatz Köpenick
	Zehlendorf Eiche
	S Hackescher Markt
	S Schöneeweide
	S+U Jungfernheide
	S+U Rathaus Spandau
	S+U Rathaus Steglitz
	S+U Wittenau
	S+U Zoologischer Garten
	Schlossplatz Köpenick
	U Alt-Mariendorf
	U Alt-Tegel
	U Alt-Tempelhof
	U Hermannplatz
	U Kurfürstendamm
	U Mehringdamm
	U Seestraße

Verkehrszeit(en)	Anschlusspunkt
Bus > Bus	
Nachtverkehr (alle Nächte)	U Turmstraße
	U Walther-Schreiber-Platz
	Zehlendorf Eiche
	U Kurt-Schumacher-Platz
	U Leopoldplatz
Nachtverkehr (nur Nächte Sonntag zu Montag bis Donnerstag zu Freitag)	S+U Potsdamer Platz
	U Berliner Straße
	U Bismarckstraße
	U Kochstraße/Checkpoint Charlie
	U Kurt-Schumacher-Platz
	U Leopoldplatz
	U Theodor-Heuss-Platz
Straßenbahn > Straßenbahn	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Allee der Kosmonauten / Rhinstraße (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
	Jan-Petersen-Straße (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
Nachtverkehr (alle Nächte)	Antonplatz
	Jan-Petersen-Straße
	Landsberger Alle/Petersburger Straße
	Prerower Platz
	S Hackescher Markt
	S+U Alexanderplatz
Bus < > Straßenbahn	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Am Wasserturm
	Falkenberg
	Hermann-Hesse-Straße/Waldstraße
	Krankenhaus Köpenick/Südseite (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
	S Mahlsdorf (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
	Pastor-Niemöller-Platz
Nachtverkehr (alle Nächte)	Prenzlauer Promenade/Am Steinberg
	Prerower Platz
	S+U Pankow
	S Hackescher Markt
	S+U Warschauer Straße
Nachtverkehr (nur Nächte Sonntag zu Montag bis Donnerstag zu Freitag)	U Osloer Straße
Straßenbahn > Bus	
Nachtverkehr (alle Nächte)	S Schöneweide
	U Seestraße
Nachtverkehr (nur Nächte Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag)	Gehrenseestraße
	Herzbergstraße/Siegfriedstraße

Verkehrszeit(en)	Anschlusspunkt
U-Bahn > Bus	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	U Rudow
Nachtverkehr (nur Nächte Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag)	S+U Pankow
	U Alt-Mariendorf
	U Alt-Tegel
	U Hermannplatz
	U Rudow
U-Bahn > Straßenbahn	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	U Hellersdorf
	U Tierpark

Im Rahmen der jährlichen Fahrplanbestellung des Aufgabenträgers werden die Anschlusspunkte jeweils überprüft und entsprechend der infrastrukturellen und fahrplantechnischen Möglichkeiten angepasst, so dass im Einzelfall Anschlusspunkte entfallen bzw. neu aufgenommen werden können.

Tabelle A1.IV.2: Anschlusspunkte Kategorie I (hohe Priorität)

An einigen Anschlusspunkten bzw. genannten Linien und Relationen werden Anschlüsse nur in bestimmten Richtungen und/oder zu bestimmten Verkehrszeiten (in der Regel entsprechend der Fahrgastnachfrage) vorgesehen.

S = S-Bahn; U = U-Bahn; T = Straßenbahn; B = Bus

Verkehrsmittel	Anschlusspunkt	Linien Relationen (exkl. Nachtverkehr)	NVZ	SVZ	NV
U-T	U Hellersdorf	U5, M6		SVZ	NV
U-T	U Warschauer Straße	U1, M10		SVZ	NV
U-T	U Tierpark	U5, M17		SVZ	
U-B	U Wittenau	U8, Linien Ri. MV; M21, 122, 221		SVZ	NV
U-B	U Alt-Tegel	U6, Linien Ri. Nord		SVZ	NV
U-B	U Haselhorst	U7, 133, 236		SVZ	NV
U-B	U Rathaus Spandau	U7, Auswahl aller Linien		SVZ	NV
U-B	U Rathaus Steglitz	U9, Auswahl aller Linien		SVZ	NV
U-B	U Alt-Mariendorf	U6, X76/M76, M77, 277		SVZ	NV
U-B	U Rudow	U7, Ri. Süd, lokal; X7, 164, 172		SVZ	NV
U-B	U Paulsternstraße	U7, 139		SVZ	
T-B	Alt-Schmöckwitz	68, 168	Ganztägig		
S-T	S Mahlsdorf	S5, 62		SVZ	
S-T	S Friedrichshagen	S3, 60, 61, 88		SVZ	
S-T	S Rahnsdorf	S3, 87		SVZ	
S-T	S Grünau	S8, 68		SVZ	
S-T	S Springpfuhl	S, Linien Ri. Ost		SVZ	
S-T	S Pankow-Heinersdorf	S2, 50		SVZ	
S-B	S Kaulsdorf	S5, 197, 399		SVZ	
S-B	S Wannsee	S, 114, 316, 118		SVZ	
S-B	S Lichtenrade	S2, 275, 175	NVZ	SVZ	
S-B	S Hermsdorf	S1, 107, 326		SVZ	
S-B	S Karow	S, 350		SVZ	
S-B	S Buch	S2, 150, 251, 351, 259		SVZ	
S-B	S Grünau	S, 263		SVZ	
S-B	S Karlshorst	S3, 296, 396		SVZ	
S-B	S Wuhlheide	S3, 190		SVZ	
S-B	S Köpenick	S3, 164, 269, X69		SVZ	
S-B	S Rahnsdorf	S3, 161		SVZ	
B-B	Alt-Kladow	135/234		SVZ	

Tabelle A1.IV.3: Anschlusspunkte Kategorie II (nachgeordnete Priorität)

Die Anschlusspunkte dieser Kategorie können u. a. aufgrund noch nicht gegebener infrastruktureller Voraussetzungen bzw. sich gegenseitig ausschließender Anschlüsse nicht zu 100% umgesetzt werden. Eine Umsetzung erfolgt im Rahmen der fahrplanmäßigen Möglichkeiten, insbesondere bei den in Klammern genannten Linien. An einigen Anschlusspunkten bzw. genannten Linien und Relationen werden Anschlüsse nur in bestimmten Richtungen und/oder zu bestimmten Verkehrszeiten (in der Regel entsprechend der Fahrgastnachfrage) vorgesehen.

S = S-Bahn; U = U-Bahn; T = Straßenbahn; B = Bus

Verkehrsmittel	Anschlusspunkt	Linien/ Relationen (exkl. Nachtverkehr)	NVZ	SVZ	NV
S-T	S Hohenschönhausen	S75, M4/M17 Ri. Nord		SVZ	
S-T	S Adlershof	S, Linien Ri. Wista		SVZ	
S-B	S Mahlsdorf	S5, 195, 395		SVZ	
S-B	S Mexikoplatz	S1, 118 Süd, (629)		SVZ	
S-B	S Zehlendorf	S1, Linien Ri. Süd		SVZ	
S-B	S Lichterfelde-Ost	S25, 117, 284		SVZ	
S-B	S Lankwitz	S25, Linien Ri. Süd		SVZ	
S-B	S Marienfelde	S2, M77		SVZ	
S-B	S Frohnau	S1, 120, (125)		SVZ	
S-B	S Blankenburg	S, 150, 154		SVZ	
S-B	S Adlershof	S, alle Linien		SVZ	
S-B	S+U Wuhletal	S/U, 191, 291		SVZ	
S-B	S Biesdorf	S5, 192		SVZ	
S-B	S Buckower Chaussee	S2, M11, X11,		SVZ	
S-B	S Schichauweg	S2, X83		SVZ	
U-U	U Leopoldplatz	U9 zu U6 Nord		SVZ	NV
U-U	U Hermannplatz	U7, U8		SVZ	NV
U-U	U Alexanderplatz	U5, U8, (U2)		SVZ	
U-U	U Bismarckstraße	U2 West zu U7 West		SVZ	
U-U	U Nollendorfplatz	U1, U2, U3		SVZ	
U-T	U Vinetastr.	U2, M1		SVZ	NV
U-T	U Osloer Str.	U9, M13		SVZ	
U-B	U Pankow	U2, N50			NV
U-B	U Kurt-Schumacher-Platz	U6, Linien Ri. Nord; M21		SVZ	NV
U-B	U Jungfernheide	U7, Linien Ri. Nord		SVZ	NV
U-B	U Ruhleben	U2, Linien Ri. West		SVZ	NV
U-B	U Oskar-Helene-Heim	U3, Linien Ri. Süd; 115, (623)		SVZ	NV
U-B	U Krumme Lanke	U3, 118 Süd, (629)		SVZ	
U-B	U Walther-Schreiber-Platz	U9, M76, 181		SVZ	NV
U-B	U Hermannstraße	U8, M44		SVZ	
U-B	U Elsterwerdaer Platz	U5, 154, 190		SVZ	NV
U-B	U Holzhauser Straße	U6, X33, 133 West		SVZ	
U-B	U Westphalweg	U6, 282 Ost		SVZ	
U-B	U Osloer Straße	U, 125, 128, 159, 255		SVZ	

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A2:

Barrierefreiheit - Aufzugsprogramm U-Bahn

A2.I Prioritätenliste 2010-2016

A2.II Prioritätenliste 2017-2020

Aufzugsprogramm U-Bahn

Prioritätenliste 2011 - 2016 (Stand von 9.6.2009)

Seit der Abstimmung der Prioritätenliste in 2009 sind Bahnhöfe, die nicht in der Liste enthalten sind, im Zusammenhang mit der Durchführung von sonstigen anfallenden und unaufschiebbaren infrastrukturellen Maßnahmen ebenfalls mit Aufzügen ausgestattet worden. Dadurch hat sich die Realisierung einiger in der Prioritätenliste vorgesehenen Vorhaben verzögert.

Außerdem wurden zwischen 2009 und 2012 folgende, nicht in der Prioritätenliste vorhandenen U-Bahnhöfe mit Aufzügen neu gebaut oder nachträglich ausgestattet (siehe Monitoringbericht): Brandenburger Tor, Breitenbachplatz, Britz-Süd, Bundestag, Friedrichsfelde, Hauptbahnhof, Kaiserin-Augusta-Straße, Hohenzollernplatz, Leopoldplatz, Otisstraße, Potsdamer Platz, Samariterstraße, Scharnweberstraße, Strausberger Platz, Südstern, Turmstraße, Umlandstraße, Voltastraße, Weberwiese.

U-Bahn-Linie	U-Bahnhof	Bemerkung	
I. Zeitraum 2011 – 2013			
U1, U9	Kurfürstendamm	Umsteigebahnhof	realisiert
U1, U2	Gleisdreieck	Umsteigebahnhof	realisiert
U2	Senefelderplatz	Schwerpunkt	realisiert
U2	Eberswalder Straße	Umsteigebahnhof	realisiert
U2	Vinetastraße	Umsteigebahnhof	realisiert
U3, U9	Spichernstraße	Umsteigebahnhof	
U6	Rehberge	Schwerpunkt	realisiert
U7	Siemensdamm	Schwerpunkt	
U7	Haselhorst	Schwerpunkt	
U7	Jakob-Kaiser-Platz	Schwerpunkt	
U7	Richard-Wagner-Platz	Schwerpunkt	
U7	Yorckstraße	Umsteigebahnhof	
U8	Jannowitzbrücke	Umsteigebahnhof	
U8	Boddinstraße	Schwerpunkt	
U6	Ullsteinstraße	Schwerpunkt (Erstellung durch Investor)	
II. Zeitraum 2014 – 2016			
U2	Ernst-Reuter-Platz	Schwerpunkt	
U3	Onkel-Toms-Hütte	ggf. Rampenlösung	
U4, U7	Bayrischer Platz	Umsteigebahnhof	
U6	Holzhauser Straße	Schwerpunkt	
U6	Seestraße	Umsteigebahnhof	
U6	Platz der Luftbrücke	Schwerpunkt	
U7	Zitadelle	Kultureller Schwerpunkt	
U7	Adenauerplatz	Schwerpunkt	
U7	Blissestraße	Schwerpunkt	
U7	Parchimer Allee	Schwerpunkt	
U8	Pankstraße	Schwerpunkt	
U9	Nauener Platz	Schwerpunkt	
U9	Schloßstraße	Schwerpunkt	

Aufzugsprogramm U-Bahn 2017 – 2020

Im Rahmen der AG Bauen und Verkehr barrierefrei
am 11.06.2013 beschlossene Prioritätenliste

I. Zeitraum 2017 – 2018

Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof	Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof
1	U1	Schlesisches Tor	11	U7	Halemweg
2	U1	Görlitzer Bahnhof	12	U7	Eisenacher Straße
3	U2	Rosa-Luxemburg-Platz	13	U7	Gneisenaustraße
4	U2	Mohrenstraße	14	U7	Grenzallee
5	U2	Kaiserdamm	15	U7	Zwickauer Damm
6	U3	Thielplatz	16	U8	Residenzstraße
7	U3	Oskar-Helene-Heim	17	U8	Heinrich-Heine-Straße
8	U6	Alt-Tempelhof	18	U8	Moritzplatz
9	U7	Mierendorffplatz	19	U8	Schönleinstraße
10	U7	Rohrdamm	20	U9	Birkenstraße
			21	U9	Hansaplatz

II. Zeitraum 2018 – 2020

Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof	Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof
1	U1	Kurfürstenstraße	11	U4	Rathaus Schöneberg
2	U1, U7	Möckernbrücke	12	U4	Viktoria-Luise-Platz
3	U2	Sophie-Charlotte-Platz	13	U6	Borsigwerke
4	U2	Klosterstraße	14	U6	Westphalweg
5	U2	Hausvogteiplatz	15	U7	Altstadt Spandau
6	U2	Deutsche Oper	16	U7	Paulsternstraße
7	U2	Neu-Westend	17	U7	Konstanzer Straße
8	U3	Augsburger Straße	18	U7	Karl-Marx-Straße
9	U3	Rüdesheimer Platz	19	U8	Franz-Naumann-Platz
10	U3	Podbielskiallee	20	U8	Weinmeisterstraße
			21	U9	Güntzelstraße

*) Die lfd. Nr stellt **keine** zeitliche Reihenfolge dar

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A3:

Übergeordnete ÖPNV-Verbindungen Nachtstunden

Anhang A3: Übergeordnete ÖPNV-Verbindungen Nachtstunden

Erläuterung der verwendeten Kategorien zur Netzbedeutung bei Straßenbahn und Bus in den Nachtstunden 22-6 Uhr

Die Karte zeigt das Berliner Oberflächenverkehrsnetz (Bus und Straßenbahn). Auf Basis der Verbindungsfunktionen und der Netzbedeutung der jeweiligen Linien erfolgte eine Hierarchisierung in vier Kategorien:

Kategorie I: Hauptachsen im ÖV-Netz Bus und Straßenbahn

Von Metrolinien befahrene Strecken (24-Stunden-Netz auf Achsen mit hoher Nachfrage)

Kategorie II: Übergeordnete ÖV-Verbindungen

Strecken, die von U-Bahn-Ersatzlinien (N1-N9) oder von Linien mit Ersatzfunktion für S-Bahn-Linien im Nachtverkehr befahren werden. Linien, die Aufgaben der S-Bahn im Nachtverkehr übernehmen, sind die Nachtbusse N16, N20, N24, N42, N56, N58, N60, N65, N67, N68 und N84, die überwiegend oder teilweise parallel zu S-Bahn-Strecken fahren.

Zur gleichen Kategorie gehören Strecken, die von Linien befahren werden, welche

- Zentrenbereiche untereinander oder mit Hauptzentren verbinden,
- und/oder die Anbindung an den Fernverkehr (Hauptbahnhof; Bahnhof Spandau; Ostbahnhof; Bahnhof Südkreuz; Bahnhof Gesundbrunnen; Flughäfen Schönefeld und Tegel; ZOB) herstellen.

Kategorie III: Wichtige netzergänzende ÖV-Verbindungen

ÖV-Strecken, die im Tages- und Nachtverkehr durchgängig bedient werden (24 Stunden-Bedienung) und damit auch der Daseinsvorsorge in Tagesrandlagen dienen und/oder ÖV-Strecken, die eine hohe Angebotsdichte haben (an Werktagen mehr als 90 Straßenbahnen/Busse je Richtung).

Kategorie IV: Vorwiegend lokale ÖV-Ergänzungsstrecken

Alle ÖV-Strecken, die kein Kriterium der Kategorien I-III erfüllen sowie diejenigen der Kategorien I, II oder III mit einer geringen Fahrtenhäufigkeit im Zeitraum 22.00 - 6.00 Uhr (weniger als 6 Fahrten pro Richtung werktags).

Netz Straßenbahn und Bus

Bedeutung in den Nachtstunden 22-06h

- S-Bahn-Strecke
- S-Bahn (Nord-Süd-Tunnel)
- 1a.) Strecke mit MetroTram
- 1b.) Strecke mit MetroBus
- 1b.) MetroBus (Tiergartentunnel)
- 2a.) Strecke mit S- oder U-Bahn-Ersatzlinien
- 2b.) Verb. Zentrenber./Hauptzentren, Anb. Fernverkehr
- 3a.) sonstige Strecken mit 24h-Angebot
- 3b.) sonstige Strecken mit über 90 Fahrten/Richtung/Werktag
- 4a.) Kat. 1-3 mit weniger als 6 Fahrten/Richtung 22-06h
- 4b.) übrige Tram- und Bus-Strecken



Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A4:

Dokumentation Beteiligungsverfahren NVP 2014-2018

Anhang A4

Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ein umfassendes Beteiligungsverfahren initiiert und umgesetzt. Dieses wird nachfolgend wie folgt dokumentiert:

I	Beteiligung der Öffentlichkeit	1
II	Beteiligung der Berliner Verkehrsunternehmen.....	3
II.1	S-Bahn Berlin GmbH.....	3
II.2	BVG AöR	3
II.3	Beteiligung der nur teilweise in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen	4
III	Beteiligung der Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.....	4
IV	Beteiligung weiterer Akteure	5
V	Tabellen.....	5
	Tabelle A: Eingeladene sowie Teilnehmende an der Reihe der NVP-Foren	5
	Tabelle B: Akteursbeteiligung bei der Fortschreibung des NVP 2014-2018	9

I Beteiligung der Öffentlichkeit

Das „Forum Nahverkehr Berlin“ war zentraler Baustein der öffentlichen Beteiligung. Es hatte zum Ziel, eine größtmögliche Transparenz bei der Fortschreibung herzustellen. Dafür wurden zum einen die Akteure einbezogen, die unmittelbar in die Umsetzung des NVP eingebunden sind (Politik, Verwaltung, Unternehmen). Zum anderen wurden Vertreter/innen von Verbänden, Vereinen u. ä. eingeladen, welche für die Interessen und Belange derer eintreten, die durch die Umsetzung des NVP betroffen sind. Mit dem Format des Forums wurde an die erstmals im Rahmen der Erstellung des NVP 2006-2009 eingeführte und in den Jahren 2009 bis 2011 fortgesetzte Reihe der NVP-Foren angeknüpft.

Zur Teilnahme an den Foren eingeladen waren u. a. Fraktionen des Abgeordnetenhauses, Vertreter verschiedener Senatsverwaltungen, welche auch im weiteren Sinne mit ÖPNV-Fragen befasst sind, der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Berliner Bezirke, ÖPNV-Aufgabenträger im Umland, alle in Berlin und im Umland tätigen Verkehrsunternehmen, Polizei, VLB, Gewerkschaften, Verbände und Vereine sowie Interessensvertretungen (z. B. ADAC, ADFC, Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverband, BUND, IGEB, IHK, VCD, Innung des Berliner Taxigewerbes, Grüne Liga, Spontanzusammenschluss Mobilität für Behinderte) (siehe Tabelle A) .

Das erste Forum fand zum Auftakt der Fortschreibung am 20. August 2012 statt. Dieses Forum widmete sich schwerpunktmäßig den Rahmenbedingungen für die NVP-Fortschreibung, die u. a. durch externe Referenten beschrieben und analysiert wurden. Im Nachgang zur

Veranstaltung berichtete SenStadtUm der Presse über den Beginn der NVP-Fortschreibung¹.

Das zweite Forum am 22. Januar 2013 stellte den bis dahin vorliegenden Stand der Fortschreibung vor. Der Schwerpunkt lag auf den Ergebnissen des NVP-Monitorings. Darüber hinaus wurden die Planungsziele und Prüfaufträge, die aus dem Monitoring abgeleitet werden konnten, dargelegt und in Arbeitsgruppen diskutiert. Über die Inhalte und Ergebnisse der Foren informierte der Aufgabenträger sowohl auf der Website der Senatsverwaltung als auch auf den Seiten des Center Nahverkehr Berlin, auf denen zudem alle Vorträge sowie Protokolle zum freien Download zur Verfügung gestellt wurden².

Zu den in den Foren intensiv diskutierten und von den Teilnehmer/innen als besonders relevant gewerteten Themen gehörten:

- Barrierefreiheit im ÖPNV (Stationen, Haltestellen, Fahrzeuge),
- Angebotskonzeption, die den Nachfrageanstieg aufgrund der wachsenden Stadt und steigender Einwohnerzahlen, Alterung, des veränderten Mobilitätsverhalten und der Modal-Split-Ziele aufnimmt, Berücksichtigung der gesamthaften Entwicklung des Umweltverbunds sowie der Stadt-Umland-Verkehre,
- Verbesserung der Informationsbereitstellung im ÖPNV (v. a. Barrierefreier Zugang über Zwei-Sinne-Prinzip, Aktualität der verfügbaren Informationen),
- Investitionen in die Infrastruktur, Finanzierung des ÖPNV allgemein,
- Umweltfreundlichkeit des ÖPNV.

Der Aufgabenträger hat diese Punkte aufgegriffen und in den Nahverkehrsplan integriert.

Ab November 2012 wurde zudem eine E-Mail-Adresse frei geschaltet, über die Bürger/innen Anregungen zur Fortschreibung an den Aufgabenträger übermitteln konnte (nahverkehrsplan@senstadtum.berlin.de). Die Mehrheit der eingegangenen Mails wurde von privaten Absendern verfasst, aber auch Umweltverbände und Parteien nutzten die Möglichkeit, ihre Anliegen per E-Mail zu vertreten.

Die Absender brachten teilweise mehrere Themen bzw. Vorschläge per Mail in die Fortschreibung ein, so dass insgesamt über 150 Anregungen übermittelt wurden. Der überwiegende Teil richtete sich auf Themen im Bereich Netzausbau, die vielfach jedoch nicht durch den NVP sondern durch den auf längerfristige Planungen ausgerichteten StEP Verkehr abgedeckt werden (v. a. Straßenbahnausbau, darunter auch Anbindung Ostkreuz, Endhaltestelle am S-Bhf. Mahlsdorf). Ebenfalls häufig thematisiert wurde der Wunsch nach Taktverdichtung, der Themenkomplex Beschleunigung, Fragen der Linienführung sowie Probleme mit überfüllten Fahrzeugen (verschiedenen Linien, darunter die M48, M29, M85, M4, U5, X10). Vorschläge zur Verbesserung der Barrierefreiheit sowie der Pünktlichkeit wurden ebenfalls eingebracht.

Bei der Erstellung der Angebotskonzeption und bei der Formulierung der Vorgaben für die Qualität ist überprüft worden, inwieweit die übermittelten Anregungen aufgegriffen wurden.

¹ Pressemitteilung SenStadtUm vom 15.11.2012 „Wie viel und welchen ÖPNV wird die Stadt künftig brauchen?“

² <http://www.cnb-online.de/Forum-Nahverkehr.587.0.html>

II Beteiligung der Berliner Verkehrsunternehmen

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden die vorhandenen Unternehmer frühzeitig beteiligt (siehe Tabelle B). Im Nachgang zum Auftaktforum am 20. August 2012 wurden die BVG AöR aufgefordert, ihre Vorstellungen zu Inhalten des Nahverkehrsplans zu benennen. Ein von der BVG im Herbst 2012 übermittelter Vorschlag wurde im Dezember 2012 erörtert.

Ein erster Entwurfsstand wurde den Unternehmen und S-Bahn Berlin GmbH und BVG AöR frühzeitig am 28.06.2013 übermittelt.

II.1 S-Bahn Berlin GmbH

Mit der S-Bahn-Berlin GmbH fand ein Anhörungs- bzw. Erörterungstermin am 09.08.2013 statt, in dem alle relevanten inhaltlichen Fragestellungen erörtert und geklärt werden konnten.

II.2 BVG AöR

Mit der BVG AöR wurden erste grundsätzliche Abstimmungen und Erörterungen bereits im Nachgang zum Auftaktforum am 20. August 2012 eingeleitet. Die BVG übermittelte ihre ersten Vorstellungen zu Inhalten des Nahverkehrsplans im Herbst 2012, dieser wurde im Dezember 2012 erörtert.

Die inhaltliche Auseinandersetzung um den NVP-Entwurf des Aufgabenträgers wurde am 10.07.2013 eingeleitet und am 22.08.2013 fortgeführt. Nach Vorlegen einer umfangreichen schriftlichen Rückmeldung (Eingang am 04.09.2013) des Unternehmens fanden vier weitere mehrstündige und jeweils thematisch fokussierte Abstimmungstermine im Zeitraum zwischen dem 20. und 26.09.2014 statt. Die Ergebnisse der Gespräche wurden vom Aufgabenträger bei der weiteren Bearbeitung, in die zudem auch die Rückmeldungen anderer Unternehmen sowie anderer Akteure im Berliner ÖPNV (Verwaltungen sowie Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) einfließen, berücksichtigt.

Ein überarbeiteter Entwurf ging dem Unternehmen am 17.10.2013 zu. In einem weiteren Abstimmungstermin auf Arbeitsebene am 22.10.2013 wurde der Stand der Erarbeitung gemeinsam eruiert. Dabei erläuterte der Aufgabenträger dem Unternehmen insbesondere das Vorgehen bei der Abwägung zwischen den eingebrachten Anmerkungen aller Akteure unter Rückbezug auf die Zielstellungen des Landes. Noch bestehende inhaltliche Unklarheiten wurden direkt bzw. mit kurzem zeitlichem Nachgang erläutert. Auf den daraufhin erneut übermittelten Entwurfsstand vom 24.10.2013 folgte in mehrere Etappen (teils mündlich, teils formlos schriftlich) bis einschließlich 18. November 2011.

II.3 Beteiligung der nur teilweise in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen

Den weiteren, nur teilweise auf Berliner Gebiet tätigen Unternehmen Barnimer Busgesellschaft Busverkehr Oder-Spree, Busverkehr Märkisch Oderland, Havelbus, Oberhavel Verkehrsgesellschaft, Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald, ViP Potsdam, Verkehrsbetriebe Teltow-Fläming, Woltersdorfer Straßenbahn wurde der NVP als Entwurfsstand am 22.08.2013 zur Verfügung gestellt. Innerhalb der Rückmeldefrist gingen zwei schriftliche Stellungnahmen beim Aufgabenträger ein, die in die weitere Bearbeitung einfließen. Die Unternehmen, die im Bahnregionalverkehr Leistungen erbringen (DB Regio AG, NEB, ODEG) hatten im Rahmen der NVP-Foren Gelegenheit, die sie betreffenden Fragestellungen in die NVP-Fortschreibung einzubringen.

Die Abstimmung mit den Umland-Aufgabenträgern erfolgte über den VBB. Auf den am 04.07.2013 übermittelten Entwurfsstand wurde am 25.07.2013 eingehend erörtert. Die schriftliche Stellungnahme vom 19.07.2013 wurde im weiteren Prozess berücksichtigt.

Dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als Aufgabenträger für den SPNV im Land Brandenburg wurde der NVP-Entwurf am 28.06.2013 übermittelt.

III Beteiligung der Vertreter von Menschen mit Mobilitäts-einschränkungen

Bereits in den beiden Veranstaltungen des „Forum Nahverkehr Berlin“ waren Vertreter der Behindertenverbände sowie des Landesbeirats von Menschen mit Behinderungen intensiv an den Diskussionen um die Aufstellung und Ausrichtung des NVP beteiligt.

Die detaillierte Anhörung wurde über den Einbezug des Landesbeirats für Menschen mit Behinderung organisiert. Diesem wurde am 15.08.2013 ein Entwurf des NVP zur Weitergabe an alle im Beirat vertretenden Vereine und Verbände³ zur Verfügung gestellt. Die Rückmeldung erfolgte schriftlich am 11.10.2013 und beinhaltete eine Reihe von Anmerkungen v. a. zu den NVP-Themen Barrierefreiheit sowie Information und Kommunikation.

Des Weiteren wurde die Landesozialverwaltung sowie der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen auf Grundlage des NVP-Entwurfs vom 04.07.2013 am 08.08.2013 angehört. Die durch die Akteure vertretenen Interessen von Fahrgästen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, wurden in den NVP übernommen, sofern die Maßnahmen, die zur Erreichung der jeweiligen Zielstellung dienen bzw. einen Beitrag leisten können, angesichts technischer, finanzieller und organisatorischer Möglichkeiten im Zeitraum 2014-2018 umsetzbar sind.

³ Eine vollständige Liste der Mitglieder im Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen ist einsehbar unter: <http://www.berlin.de/lb/behi-beirat/mitglieder/>

IV Beteiligung weiterer Akteure

Die unmittelbar mit ÖPNV- bzw. Verkehrsthemen sowie mit Umweltfragen befassten Referate der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurden über den gesamten Prozess in die NVP-Fortschreibung einbezogen.

Die Interessen der Fahrgäste sowie Nutzerinnen und Nutzer des Umweltverbunds wurden über die Interessensverbände Pro Bahn, VCD, ADFC und IGEB in den Prozess eingebracht (schriftliche Stellungnahmen sowie Anhörungstermine im Zeitraum August/September 2013).

V Tabellen

Tabelle A: Eingeladene sowie Teilnehmende an der Reihe der NVP-Foren

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
	1. Forum 20.08.2012	2. Forum 22.01.2013
ACE Auto Club Europa e.V.		
ADAC Berlin-Brandenburg e.V.	X	X
ADFC Berlin	X	X
Allgem. Blinden- u. Sehbehindertenverein e.V. ABSV	X	X
Arbeitskreis Neue Erziehung		
Barnimer Busgesellschaft mbH		X
Berlin 21 e.V.		
Berlin Tourismus Marketing GmbH		
Berliner Behinderten Verband "für Selbstbestimmung und Würde" e.v.	X	
Berliner Behindertenverband e.V.	X	X
Berliner Landeselternausschuss		
Berliner Verkehrsbetriebe AöR	X	X
Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf		
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg		
Bezirksamt Lichtenberg		X
Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	X	X
Bezirksamt Mitte	X	X
Bezirksamt Neukölln		
Bezirksamt Pankow		

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
Bezirksamt Reinickendorf		
Bezirksamt Spandau		
Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf	X	
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg		
Bezirksamt Treptow-Köpenick	X	X
BF Bahnen Berlin-Brandenburg	X	
BT Berlin Transport GmbH		
BUND Berlin e.V.	X	X
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH		
Busverkehr Oder-Spree GmbH		
DB Netz Berlin	X	X
DB Regio AG	X	X
Der Polizeipräsident in Berlin: Stab des Polizeipräsidenten	X	X
Der Regierende Bürgermeister		
Deutscher Bahnkundenverband		X
Deutscher Gewerkschaftsbund		
Deutsches Institut für Urbanistik	X	X
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung		
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	X	
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft		
EWS Stadtanierungsgesellschaft Berlin		X
Fraktion der CDU im Abgeordnetenhaus von Berlin		
Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin		X
Fraktion Die Linke im Abgeordnetenhaus von Berlin	X	X
Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin		X
Fraktion der Piraten im Abgeordnetenhaus von Berlin		
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.	X	X
Fuss e.V. - Gruppe Berlin		
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer BSB	X	X
Grüne Liga Berlin		
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH		
IGEB Berliner Fahrgastverband	X	X

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
Industrie- und Handelskammer Berlin	X	
Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.		X
Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung		
Landesbeirat für Behinderte	X	
Landeshauptstadt Potsdam		X
Landkreis Barnim	X	
Landkreis Dahme-Spreewald		X
Landkreis Havelland		
Landkreis Märkisch Oderland	X	
Landkreis Oberhavel	X	
Landkreis Oder-Spree		
Landkreis Potsdam-Mittelmark		X
Landkreis Teltow-Fläming		
Märkische Regiobahn		
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg		
NEB Betriebsgesellschaft mbH		
NETINERA Deutschland GmbH	X	
NETINERA Deutschland GmbH (für ODEG / PEG)		
Netzwerk Artikel 3		
Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH		X
ODEG Berlin-Brandenburg		
Pro Bahn Landesverband Berlin / Brandenburg e.V.		X
PROZIV	X	
Rechnungshof von Berlin	X	X
Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH		
S-Bahn Berlin GmbH	X	X
Schwerhörigen-Verband Berlin		
Senatsverwaltung für Finanzen Berlin		
Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilungsleitung Verkehr	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Beirat für frauenspezifische Belange (Frauenbeirat)		X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Gender Beauftragte		

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, I A, Stadtentwicklungsplanung	X	
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, IX C, Immissionsschutz	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Staatssekretär		
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrslenkung Berlin (VLB)	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII A, Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII B, Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII C, ÖPNV, gewerblicher Straßenpersonenverkehr, Kreuzungs-	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, SR KE - Sonderreferat Klimaschutz und Energie		
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung	X	
SPD Berlin		X
Spontanzusammenschluss Mobilität für Behinderte	X	
Spontanzusammenschluss mobilitätsbehinderter Menschen		X
SpreePlan		X
Transnet GdED		
VCD Landesverband Nordost		X
VDV Hauptstadtbüro Berlin	X	
VDV Landesgruppe Ost		
ver.di Berlin		
Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH		
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	X	X
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH		
VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH	X	X
Woltersdorfer Straßenbahn		

Tabelle B: Akteursbeteiligung bei der Fortschreibung des NVP 2014-2018

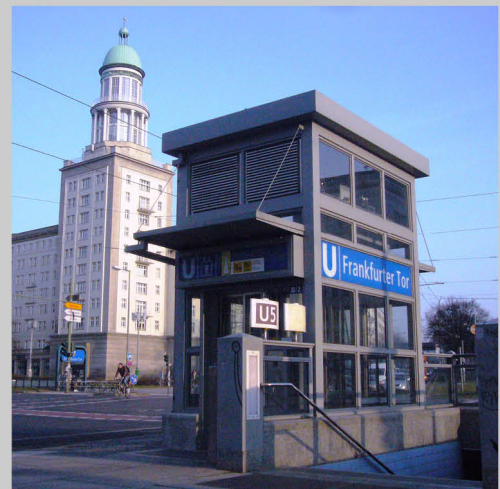
Akteur	NVP-Entwurf übermittelt am	1. Termin	2. Termin	Eingang Stellung- nahme
Verkehrsunternehmen				
BVG	28.06.2013	10.07.2013	22.08.2013 ff.	13.11.2013
S-Bahn Berlin	28.06.2013	09.08.2013		08.08.2013
Busverkehr Oder-Spree	22.08.2013			
Barnimer Busgesellschaft	22.08.2013			
Busverkehr Märkisch Oderland	22.08.2013			
Havelbus	22.08.2013			
Oberhavel Verkehrsgesellschaft	22.08.2013			09.09.2013
Regionale Verkehrsgesellschaft Dah- me-Spreewald	22.08.2013			
Havelbus	22.08.2013			
Oberhavel Verkehrsgesellschaft	22.08.2013			09.09.2013
Regionale Verkehrsgesellschaft Dah- me-Spreewald	22.08.2013			
ViP Potsdam	22.08.2013			11.09.2013
Verkehrsbetriebe Teltow-Fläming	22.08.2013			
Woltersdorfer Straßenbahn	22.08.2013			
Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen				
Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales	04.07.2013	08.08.2013		15.08.2013
Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung	04.07.2013	08.08.2013		15.08.2013
Landesbeirat für Menschen mit Behin- derung	15.08.2013			10.10.2013
Umland / Verbund				
VBB	04.07.2013	25.07.2013	19.09.2013	19.07.2013
MIL Brb	28.06.2013			
Verbände / Vereine				
VCD	02.08.2013	03.09.2013		
IGEB	02.08.2013 21.08.2013	03.09.2013		15.09.2013
ADFC	02.08.2013	03.09.2013		
BUND	02.08.2013	03.09.2013		26.08.2013
Pro Bahn	03.08.2013	03.09.2013		01.09.2013

Berliner Verwaltung				
SenStadtUm Abteilung Verkehr - Referat Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik (VIA)	05.08.2013			27.08.2013
SenStadtUm, Abteilung Verkehr - Referat Planung u. Gestaltung von Straßen u. Plätzen (VIIB)	05.08.2013			
SenStadtUm, Abteilung Verkehr, Referat ÖPNV, gewerblicher Straßenpersonenverkehr, Kreuzungsrecht (VIIC)	05.08.2013			
SenStadtUm, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, Referat Stadtentwicklungsplanung (IA)	20.08.2013			13.09.2013
SenStadtUm, Abteilung Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissionsschutz, Referat Immissionsschutz (IXC)	05.08.2013	09.10.2013	11.11.2013	28.08.2013
SenStadtUm, Gender-Beauftragte / Frauenbeirat				
Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales	04.07.2013	08.08.2013		15.08.2013

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A5:

Monitoringbericht 2009-2011/2012



NVP-Monitoringbericht 2009 – 2011/2012

inkl. Planungsgrundlagen
NVP 2014 – 2018

Verantwortlich

Land Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung VII Verkehr

Bearbeitung

Center Nahverkehr Berlin GbR
Bernburger Straße 27
10963 Berlin

April 2013

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung.....	1
II.	Rahmenbedingungen des Berliner ÖPNV 2009-2011	2
II.1	Sozioökonomische Entwicklung	2
II.1.1	Bevölkerungsentwicklung	2
II.1.2	Erwerbstätigkeit und Einkommen.....	6
II.1.3	Soziale Stadtentwicklung	8
II.2	Rechtsrahmen.....	12
II.3	Umweltbezogene Rahmenbedingungen.....	12
II.4	Verkehrsverträge.....	14
II.4.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	14
II.4.2	U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre.....	17
II.5	Finanzieller Rahmen	17
III.	Ziele für den ÖPNV: Zielerreichung 2009 bis 2011/2012.....	20
III.1	Öffentliche Interessen (angebotsorientierte Ziele)	21
III.2	Nutzerinteressen (nachfrageorientierte Ziele).....	22
III.3	Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs.....	24
III.4	Gender Check NVP-Monitoring 2009-2011/12	26
IV.	Rahmenvorgaben und Angebotsstandards	33
IV.1	Infrastrukturelle Rahmenbedingungen.....	33
IV.1.1	Neubau von Infrastruktur	33
IV.1.2	Optimierung der vorhandenen Infrastruktur / ÖPNV-Priorisierung	34
IV.2	Angebotsumfang.....	37
IV.3	Planungsschwerpunkte 2010 bis 2014	38
IV.3.1	Umsetzung der Planungsschwerpunkte	39
IV.3.2	Angebotsentwicklung 2009 bis 2012.....	40
IV.4	S-Bahn-Krise.....	48
IV.4.1	Chronologie der Krise	49
IV.4.2	Ursachen der Krise	50
IV.4.3	Folgen der Krise	51
IV.5	Einhaltung quantitativer Angebotsstandards	51
IV.5.1	Erschließungsstandards	51
IV.5.2	Bedienungsstandards	57
IV.5.3	Verbindungsstandards	60
IV.6	Einhaltung qualitativer Angebotsstandards.....	66
IV.6.1	Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung.....	66
IV.6.2	Sicherheit.....	73
IV.6.3	Ausstattung, Kapazität und Zustand von Stationen und Fahrzeugen	76
IV.6.4	Information und Kommunikation	79
IV.6.5	Barrierefreiheit	80
IV.6.6	Kundenzufriedenheitsbasiertes Bonus-Malus-System	88
IV.6.7	Umweltschutz	89
IV.7	Integration des öffentlichen Nahverkehrs	93
IV.7.1	Integration der verschiedenen ÖPNV-Angebote	93
IV.7.2	Verbesserung der Verknüpfung mit dem Umland.....	93
IV.7.3	Integration der Verkehrsträger im Umweltverbund	94
IV.8	Tarif und Vertrieb	96

V.	Ausblick: Zukünftige Entwicklungen	98
V.1	Wachsende Stadt: Bevölkerungsprognose	98
V.1.1	Berlinweite Entwicklung	98
V.1.2	Bevölkerungsentwicklung nach den Bezirken	99
V.1.3	Wanderungstrends	101
V.1.4	Veränderung der Altersstruktur	102
V.1.5	Altersstruktur nach den Bezirken	103
V.1.6	Veränderung der Schülerzahlen	104
V.2	Wirtschafts- und Flächenentwicklung	106
V.3	Soziale Stadtentwicklung	106
V.4	Neuregelungen des PBefG	108
V.4.1	Inhalte der Novellierung	108
V.4.2	Vorgaben zur Barrierefreiheit des novellierten PBefG vom 01.01.2013.....	109
V.5	Elektromobilität	110
V.6	Mobile Dienste	111
V.7	Schlussfolgerungen für den NVP 2014-2018.....	112

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Regionalverkehr auf dem Territorium des Landes Berlin in den Jahren 2009-2011: Leistungen der einzelnen Betreiber gemäß der Verkehrsverträge	16
Tabelle 2:	Ausgleichszahlungen an die BVG für die Anwendung ermäßigter Tarife.....	19
Tabelle 3:	Umsetzung der Anforderungen zu Gender-Aspekten im ÖPNV 2009-2011/12.....	27
Tabelle 4:	Realisierte Anlagen zur ÖPNV-Beschleunigung bei Bus und Straßenbahn 2009 bis 2011	35
Tabelle 5:	Angebotsvolumen 2009-2011 der Verkehrsträger	38
Tabelle 6:	Erschließungsstandards tags/nachts	52
Tabelle 7:	Erreichte Erschließungswirkung	52
Tabelle 8:	Verkehrszeiten nach NVP	58
Tabelle 9:	Mindesttakt des NVP nach Verkehrszeiten und Produkten	58
Tabelle 10:	Verbindungsstandards für Zentren.....	61
Tabelle 11:	Definitionen und NVP-Vorgabe für Pünktlichkeit der Verkehrsträger	68
Tabelle 12:	Ausgewählte Straftaten im ÖPNV 2006-2011 (inkl. Taschendiebstahl)	73
Tabelle 13:	Kapazitätsdefinitionen und ihre Bedeutung	76
Tabelle 14:	Entwicklung der Anzahl barrierefreier Bahnhöfe 2009-2012.....	80
Tabelle 15:	Zwischen 2009 und 2012 mit Aufzügen ausgestattete U-Bahnhöfe	82
Tabelle 16:	Einsatz von Niederflurstraßenbahnen / Mindesttakte barrierefreier Bedienung	87
Tabelle 17:	Schadstoffklassen Bus, Vorgaben und erbrachte Fahrleistung 2009-2011	90
Tabelle 18:	Lärmemissionen Busflotte nach Anteil Fahrleistung 2009-2011	92

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Langzeittrend der Bevölkerungsentwicklung in Berlin / Vergleich mit der bei der Erstellung der Eckpunkte NVP 2010-2014 gültigen Prognose 2007-2030	2
Abbildung 2:	Bevölkerungsentwicklung 2008-2012 in den Berliner Bezirken	3
Abbildung 3:	Zu- und Abnahme der Bevölkerung 2008-2011 auf Baublockebene	4
Abbildung 4:	Einwohner/innen in Berlin nach Geschlecht und Alter (Dezember 2011).....	5
Abbildung 5:	Veränderung der Einwohnerzahl 2011 zu 2008 nach Geschlecht	5
Abbildung 6:	Erwerbstätige am Arbeitsort Berlin 2008-2011	7
Abbildung 7:	Erwerbstätige, Beschäftigte und Arbeitslosenquote in Berlin 2008-2012.....	7
Abbildung 8:	Entwicklung des Haushaltsnettoeinkommens 2005-2011.....	8
Abbildung 9:	Prozentuale Entwicklung von Haushaltsnettoeinkommen und Verbraucherpreisindex	9
Abbildung 10:	Teilgebiete des „Monitorings Soziale Stadtentwicklung“	10
Abbildung 11:	Ausgleichsleistungen des Landes Berlin für Verkehrsleistungen 2009-2011	18
Abbildung 12:	Zahlungen des Landes an die BVG für Investitionen in die Infrastruktur 2009-2011	18
Abbildung 13:	Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV 2007-2012.....	22
Abbildung 14:	Entwicklung der Fahrgastzahlen 2008-2011 nach Verkehrsträgern (nur Berlin)	23
Abbildung 15:	Verkehrsmittelwahl: Wie viel Verkehrsmittel nutzen Berliner/innen am Tag	24
Abbildung 16:	Angebotsentwicklung 2009	42
Abbildung 17:	Angebotsentwicklung 2010	43
Abbildung 18:	Angebotsentwicklung 2011	46
Abbildung 19:	Angebotsentwicklung 2012	47
Abbildung 20:	Anzahl Viertelzüge S-Bahn Berlin GmbH montags bis freitags per 7:00 Uhr im Linieneinsatz 01.01.2009 bis 31.01.2013.....	48
Abbildung 21:	Erschließung Gesamtstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Zielwert: 86,4 %	54
Abbildung 22:	Erschließung Innenstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Zielwert 86,4 % ...	54
Abbildung 23:	Erschließung Gesamtstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 %	55
Abbildung 24:	Erschließung Innenstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 %	55
Abbildung 25:	Erschließung Gesamtstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 %	56
Abbildung 26:	Erschließung Innenstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 %.....	57

Abbildung 27:	Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der HVZ	59
Abbildung 28:	Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der NVZ	59
Abbildung 29:	Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der SVZ.....	60
Abbildung 30:	Fahrtzeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte	62
Abbildung 31:	Umsteigehäufigkeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte	62
Abbildung 32:	Fahrzeiten zu den Hauptzentren	63
Abbildung 33:	Umstiege zu den Hauptzentren.....	64
Abbildung 34:	Fahrzeiten zu den Stadtteilzentren – 1x Umsteigen	64
Abbildung 35:	Umstiege zu den Stadtteilzentren – ohne Umsteigen.....	65
Abbildung 36:	Fahrzeiten zu Ortsteilzentren – ohne Umsteigen	65
Abbildung 37:	Erreichte Zuverlässigkeit der Verkehrsträger 2009-2011.....	66
Abbildung 38:	Zuverlässigkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009-2011	67
Abbildung 39:	Verlässlichkeit aus Kundensicht.....	68
Abbildung 40:	Erreichte Pünktlichkeit der Verkehrsträger 2009-2011	69
Abbildung 41:	Pünktlichkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009- 2011	70
Abbildung 42:	Pünktlichkeit aus Kundensicht.....	71
Abbildung 43:	Anschlussquoten U-Bahn, Straßenbahn, Bus 2009-2011	72
Abbildung 44:	Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr in den Fahrzeugen	74
Abbildung 45:	Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr an den Haltestellen.	74
Abbildung 46:	Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach Tageszeiten 2006-2011 bei der BVG.....	75
Abbildung 47:	Entwicklung der 100%-Meldungen beim Bus 2008-2011	77
Abbildung 48:	Platzangebot in den Verkehrsmitteln aus Kundensicht.....	78
Abbildung 49:	Aufzüge im Berliner S-Bahnnetz	81
Abbildung 50:	Aufzüge im Berliner U-Bahnnetz	83
Abbildung 51:	Nutzung und Bewertung von Aufzügen aus Kundensicht.....	84
Abbildung 52:	Kundensicht auf Nutzbarkeit der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen	88
Abbildung 53:	Schadstoffklassen Bus nach Fahrleistung 2009-2011	90
Abbildung 54:	Lärmemissionen Busflotte (in db(A)) nach Anteil Fahrleistung 2009-2011 ..	92
Abbildung 55:	Index: Entwicklung der Fahrpreise für ausgewählte Fahrscheine (2007 = 100)	96
Abbildung 56:	Bevölkerungsentwicklung in Berlin absolut 2000-2030 (Prognose)	99

Abbildung 57:	Bevölkerungsentwicklung prozentual in den Bezirken 2011-2020 und 2020-2030	100
Abbildung 58:	Bevölkerungszahlen absolut in den Bezirken 2011, 2020 und 2030.....	100
Abbildung 59:	Bevölkerungswanderungen Berlin 2005-2011	101
Abbildung 60:	Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Berlin bis 2030 (in Tsd.)	102
Abbildung 61:	Veränderung der Altersgruppe der 6 bis unter 18jährigen 2011 bis 2030..	103
Abbildung 62:	Veränderung der Altersgruppe 80 Jahre und älter 2011 bis 2030	104
Abbildung 63:	Entwicklung der Schülerzahlen 2004-2011 und 2012-2020 (Prognose)	105

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeinsprachliche Abkürzungen nicht aufgeführt

ADAC	Allgemeiner deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e.V.
AfS	Amt für Statistik Berlin -Brandenburg
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
B+R	Bike+Ride
BEnSpG	Berliner Energiespargesetz
Bf.	Bahnhof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts
CO ₂	Kohlendioxid
DAISY	Dynamisches Auskunft- und Informationssystem der BVG
DB AG	Deutsche Bahn AG
dB(A)	Dezibel (Bewertungskurve A)
DIN	Deutsche Industrienorm
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EEV	enhanced environmentally friendly vehicle (Emissionsstandard)
EF	Einzelfahrten
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
GWP	Global Warming Potential
Hst.	Haltestelle
Hbf	Hauptbahnhof
Hrsg.	Herausgeber
HTW	Hochschule für Technik und Wirtschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGEB	Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.
IHK	Industrie- und Handelskammer
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
LABO	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten
LfB	Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung
LGBG	Landesgleichberechtigungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	„Mobilität in Deutschland“ (bundesweite Haushaltsbefragung)
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MR	Märkische Regiobahn
NE	Regionalverkehrslinie der Niederbarnimer Eisenbahn
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NO _x , NO ₂	Stickoxide, Stickstoffdioxid

NV	Nachtverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ODP	Ozone Depletion Potential (Ozonabbau Potenzial)
OE	Regionalverkehrslinie der Ostdeutschen Eisenbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-G	ÖPNV-Gesetz des Landes Berlin
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p. a.	pro Jahr
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKS	Polizeiliche Kriminalstatistik
RASt '06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
QSV	Qualitätssicherungsvereinbarung
RB	RegionalBahn (Produktbezeichnung der DB Regio AG)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress (Produktbezeichnung der DB Regio AG)
RiLSA	Richtlinie für Lichtsignalanlagen
SenBJW	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft
SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SenStadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
SenWTF	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung
SEV	Schienenersatzverkehr
SF	Schülerfahrten
SOK	Schienenoberkante
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr des Landes Berlin
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
ViZ	Verkehrsinformationszentrale (Nachfolger der VMZ)
VKRZ	Verkehrsregelungszentrale
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen
VLB	Verkehrslenkung Berlin
VMZ	Verkehrsmanagementzentrale Berlin Betreibergesellschaft mbH
VU	Verkehrsunternehmen
VwV StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
WISTA	Wissenschaftsstadt Adlershof
Zkm	Zugkilometer
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

I. Einleitung

In seiner Sitzung am 01.07.2010 hat das Abgeordnetenhaus von Berlin die Eckpunkte zum Nahverkehrsplan (NVP 2010-2014) beschlossen. Der Eckpunkte-Beschluss inkl. der durch das Abgeordnetenhaus gestellten weiteren Arbeits- und Prüfaufträge bilden seitdem die Grundlage für die Angebotsgestaltung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landes Berlin. Im Frühjahr 2012 wurde die frühzeitige Fortschreibung des NVP 2014-2018 durch Politik und Verwaltung vereinbart. Eine Grundlage der Fortschreibung ist das Monitoring der ÖPNV-Entwicklung in den Jahren 2009 bis 2011/2012.

Das Monitoring beinhaltet die Beschreibung und Bewertung der wesentlichen Entwicklungen des Berliner ÖPNV, die sich seit Fertigstellung des letzten Monitoringberichts (2009) ereignet haben. Ziel ist es, zu überprüfen und zu dokumentieren, inwieweit die Aufgabenstellungen und Prüfaufträge, die durch Senat und Abgeordnetenhaus im Rahmen der Eckpunkte beschlossen wurden, erfüllt wurden. Die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen sind zu dokumentieren und hinsichtlich ihres Beitrags zur Erreichung der Ziele der Berliner Nahverkehrsplanung zu beurteilen.

Der vorliegende Monitoringbericht greift in wesentlichen Teilen auf das kontinuierliche Leistungs- und Qualitätscontrolling im Land Berlin zurück. Durch dieses überprüft die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) in Wahrnehmung ihrer Funktion als Aufgabenträger für den Berliner ÖPNV kontinuierlich die Umsetzung der Verkehrsverträge mit den Unternehmen.

Die Ergebnisse des Controllings werden durch den Aufgabenträger bzw. durch von ihm beauftragte Dritte (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) sowie Center Nahverkehr Berlin (CNB)) regelmäßig im Internet veröffentlicht. Damit gewährleistet der Aufgabenträger dauerhaft Transparenz zu den aktuellen Entwicklungen im ÖPNV. Die Zusammenstellung der Ergebnisse des Monitorings im Rahmen dieses Berichts dient daher vor allem dazu, Langfristrends zu identifizieren, die Erreichung der Ziele zu bemessen und zu bewerten sowie aus diesen Handlungserfordernisse abzuleiten, die im Zuge der NVP-Fortschreibung berücksichtigt werden müssen.

Das letzte abgeschlossene Berichtsjahr des Leistungs- und Qualitätscontrollings ist das Jahr 2011, so dass ein Teil der Aussagen zur ÖPNV Leistungserbringung und Qualität nur für den Zeitraum 2009-2011 getroffen werden können.

Der Monitoringbericht hat die Aufgabe, die Entwicklungen der letzten Jahre nachzuvollziehen und in Bezug auf die Zielstellungen der NVP-Eckpunkte zu bewerten. Darüber hinaus trifft er auch Aussagen zu den Entwicklungstrends der nächsten Jahre, welche die Grundlagen für die Fortschreibung des NVP für den Zeitraum 2014-2018 bilden.

- Kapitel 2 enthält Analysen und Bewertungen zur Entwicklung der relevanten Rahmenbedingungen, welche Nachfrage und Angebotserstellung im Monitoring-Zeitraum beeinflusst haben.
- Kapitel 3 bewertet die Erreichung der grundlegenden Ziele der ÖPNV-Entwicklung im Land Berlin, welche den Eckpunkten zum NVP und damit der ÖPNV-Planung und Organisation 2010-2014 zugrunde lagen.
- Kapitel 4 enthält die für die Zielbewertung maßgeblichen Inhalte und bereitet diese detailliert im Hinblick auf Infrastruktur, Angebotsumfang, Angebotsentwicklung und Qualität auf.
- Kapitel 5 beinhaltet die Vorausschau auf die erwartbaren Entwicklungen für den zukünftigen Planungshorizont 2014-2018 und teilweise darüber hinaus. Dabei werden Aussagen zu den bereits in Kapitel 2 betrachteten Rahmenbedingungen basierend auf aktuellen Daten und Erkenntnissen fortgeschrieben und ergänzt um weitere ÖPNV-relevante Trends.

II. Rahmenbedingungen des Berliner ÖPNV 2009-2011

II.1 Sozioökonomische Entwicklung

Sozioökonomische Entwicklungen beeinflussen wesentlich die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. Entscheidend sind dabei u. a. Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur ebenso wie die Arbeitsplatz- und Einkommensentwicklung und das für Mobilitätsausgaben zur Verfügung stehende Haushaltsbudget bzw. die Ausstattung der Haushalte mit privaten Verkehrsmitteln (v. a. Pkw). Diese bestimmen einerseits die Mobilitätsanforderungen privater Haushalte ebenso wie die Möglichkeiten, diese Mobilitätsbedürfnisse umzusetzen.

II.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Im Betrachtungszeitraum 2009-2011/2012 haben die Bevölkerungszahlen in Berlin eine deutliche Zunahme verzeichnet. Zwischen Dezember 2008 und Juli 2012 wuchs die Berliner Bevölkerung um 88.383 Personen auf insgesamt 3.517.389 Einwohner/innen an. Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung übertrifft damit die zum Zeitpunkt der Erstellung der Eckpunkte für den NVP 2010-2014 aktuelle Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke (2007-2030) in der Basisvariante deutlich (Abbildung 1). Auch der Pfad der Wachstumsvariante wurde überschritten.

Abbildung 1: Langzeittrend der Bevölkerungsentwicklung in Berlin / Vergleich mit der bei der Erstellung der Eckpunkte NVP 2010-2014 gültigen Prognose 2007-2030

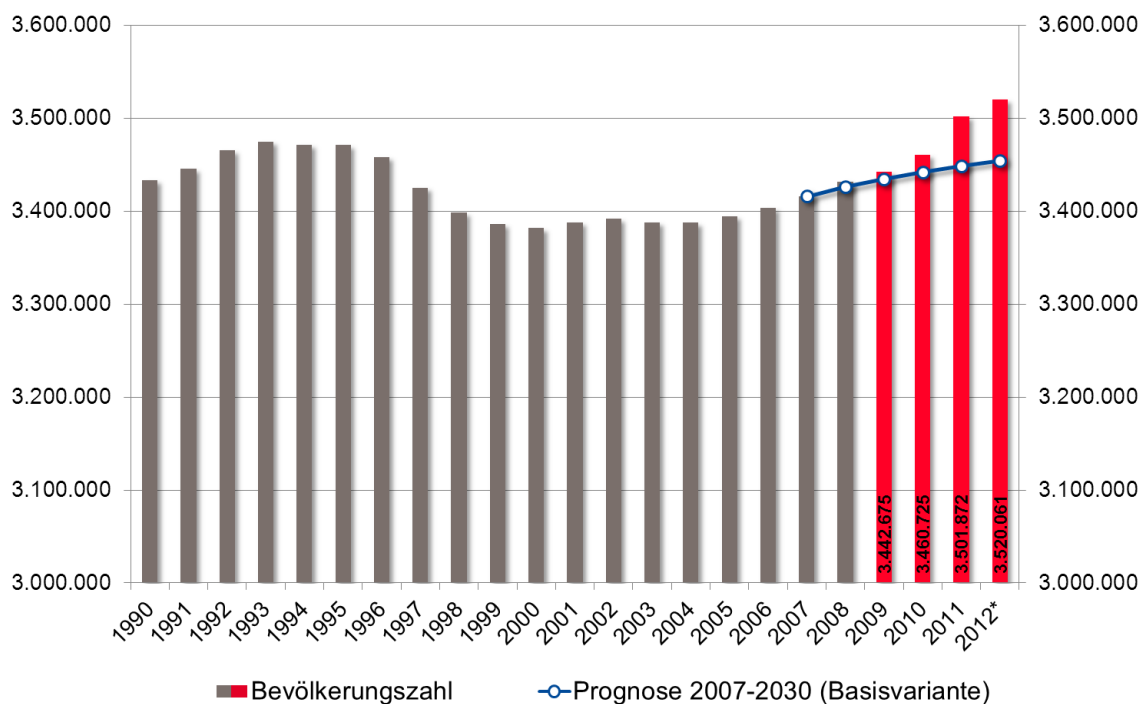
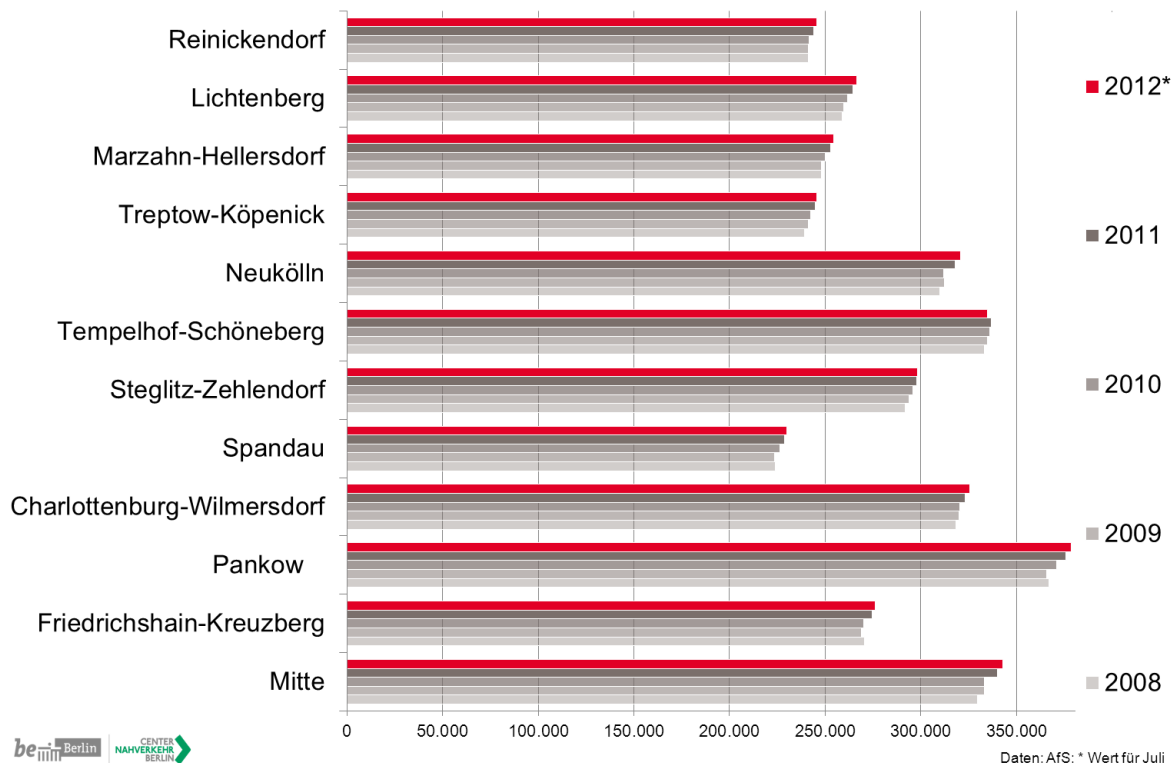


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung 2008-2012 in den Berliner Bezirken



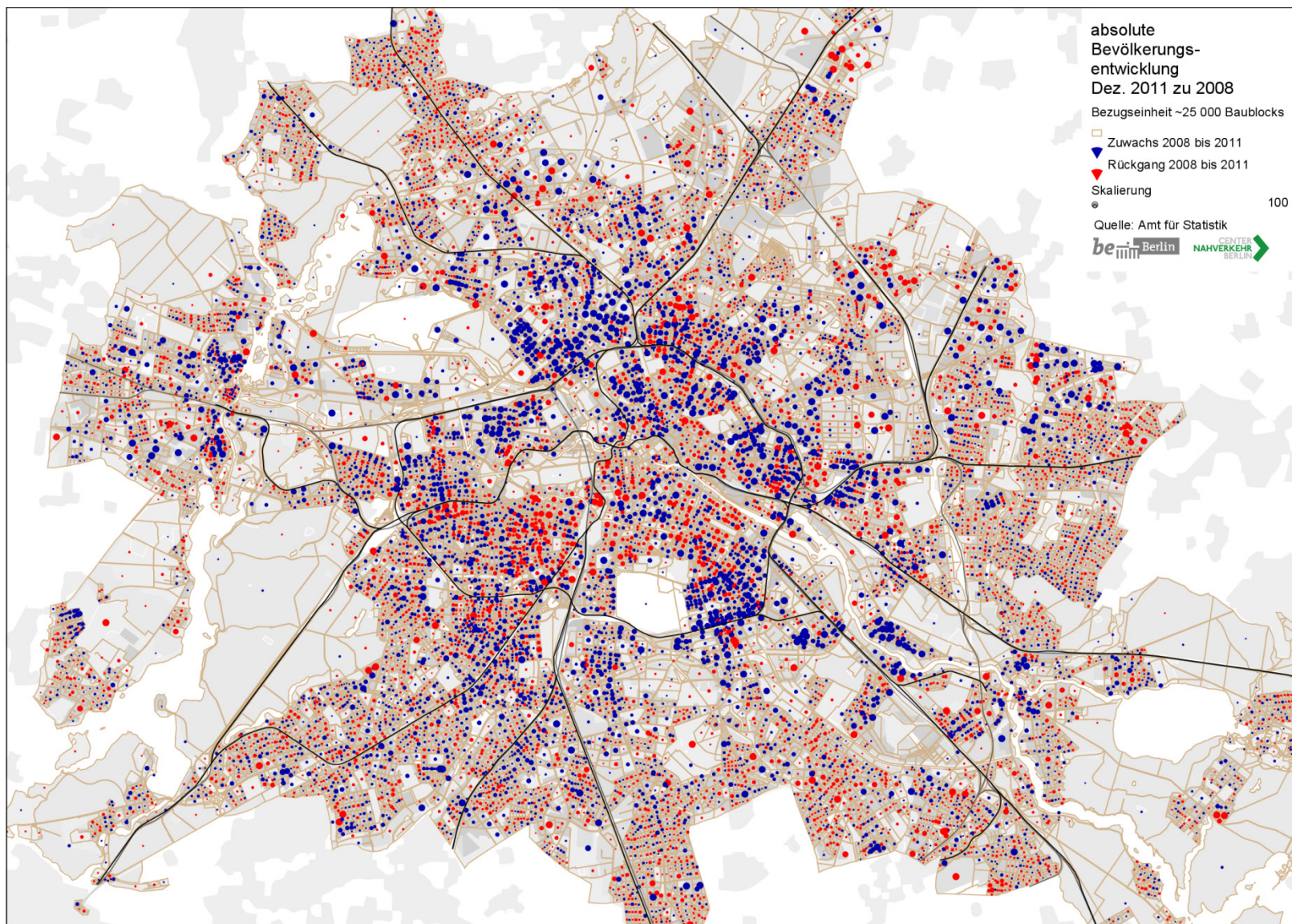
Vom Bevölkerungswachstum profitierten alle Berliner Bezirke. Der stärkste Anstieg der Bevölkerungszahlen ist in den Innenstadtbezirken zu verzeichnen (Mitte +13.172, Charlottenburg-Wilmersdorf +11.792, Neukölln +10.775). Statt dem prognostizierten Einwohnerrückgang gab es auch in Reinickendorf und Spandau eine leichte Zunahme.

Abbildung 3 stellt die Bevölkerungsentwicklung für die abgeschlossenen Jahre 2008-2011 auf der kleinräumigen Ebene der Baublocks dar. Das Nebeneinander von Zu- und Abnahme, welches sich dynamisch im Stadtgebiet vollzieht, wird hier besonders deutlich.

Der „Motor“ des Bevölkerungswachstums ist insbesondere die Zuwanderung aus dem Bundesgebiet und dem Ausland. Bereits seit dem Jahr 2000 weist Berlin einen positiven Wanderungssaldo auf, d.h. die Zahl der Zuzüge übersteigt die der Fortzüge. Seit 2007 weist auch die natürliche Bevölkerungsentwicklung einen positiven Saldo auf, da die Zahl der Geburten höher liegt als die Zahl der Sterbefälle.

Im Land Brandenburg nahm die Bevölkerung insgesamt zwar ab, in den unmittelbar an Berlin angrenzenden Landkreisen konnten jedoch Bevölkerungszunahmen verzeichnet werden.

Abbildung 3: Zu- und Abnahme der Bevölkerung 2008-2011 auf Baublockebene



Trotz Bevölkerungswachstums ist die Alterung der Berliner Stadtgesellschaft langfristig nicht aufzuhalten. Das Durchschnittsalter lag im Jahr 2011 bei 42,8 Jahre, wobei die Innenstadt einen jüngeren Altersdurchschnitt aufweist als die äußeren Stadtbezirke. Abbildung 4 stellt die Berliner Bevölkerung nach Geschlecht und Alter im Jahr 2011 dar. Die Altersverteilung weist eine deutliche „Unterbesetzung“ in der „jüngeren“ Altersgruppen (20 Jahre und jünger) auf.

Abbildung 4: Einwohner/innen in Berlin nach Geschlecht und Alter (Dezember 2011)

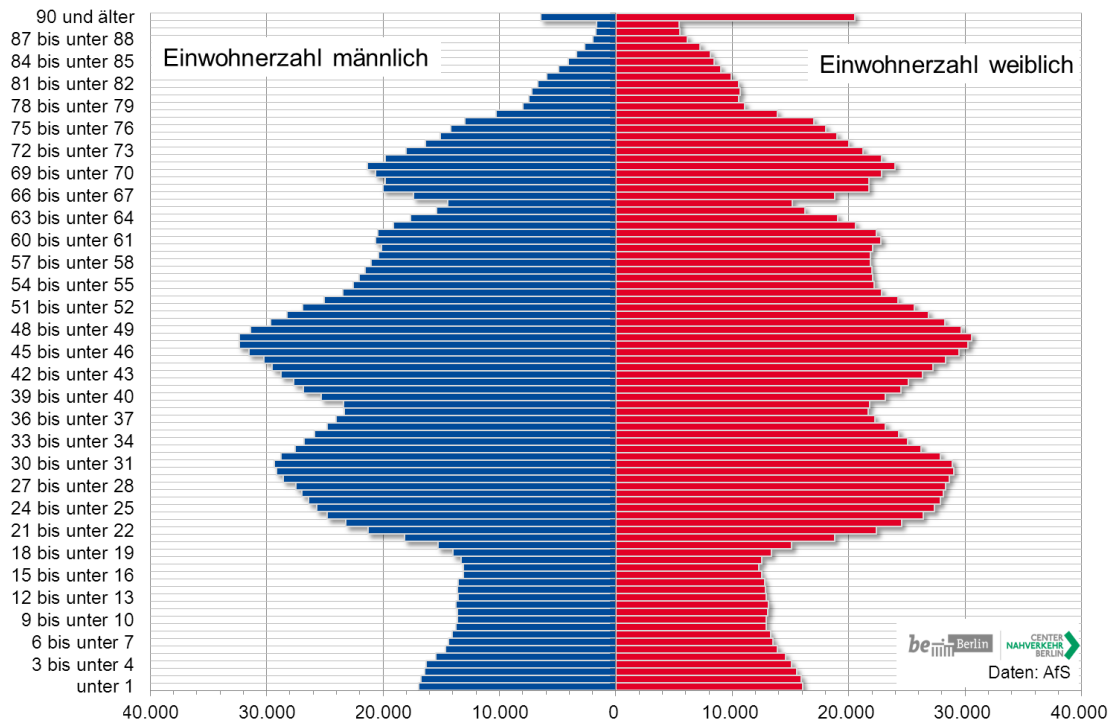
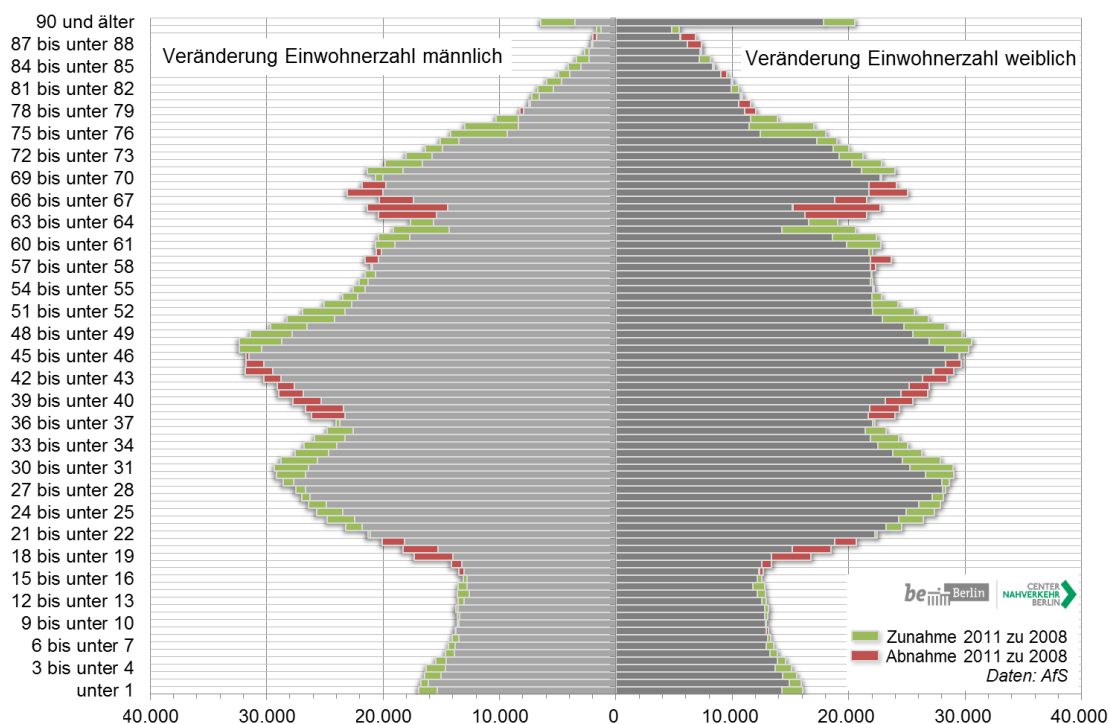


Abbildung 5: Veränderung der Einwohnerzahl 2011 zu 2008 nach Geschlecht



Die Darstellung in Abbildung 5 lässt sich erkennen, dass sich die Zunahmen zwischen 2008 und 2011 v.a. auf die zwischen 21- und 35-Jährigen, die zwischen 45- und 65-Jährigen sowie bei den über 69-Jährigen verteilen. Auch bei den jüngeren Altersgruppen (unter 16 Jahren) sind Zunahmen erkennbar. Aus diesen bevölkerungs- bzw. altersstrukturellen Veränderungen haben sich in den letzten Jahren bereits anspruchsvolle Herausforderungen an den ÖPNV herauskristallisiert, die in den nächsten Jahren (während der Laufzeit des NVP 2014 – 2018, aber auch darüber hinaus) weiter an Bedeutung gewinnen werden. Dies betrifft zum einen das Fahrtenaufkommen bzw. die zeitliche Verteilung der Nachfrage im ÖPNV, die sich in einer Gesellschaft mit hohem Anteil älterer und nicht (bzw. nicht voll) arbeitenden Menschen anders darstellt (z.B. über den Tagesverlauf gleichmäßiger verteilte Nachfrage, steigende Relevanz kurzer Haltestellenwege etc.). Auch das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV wird allein aus der Bevölkerungsentwicklung heraus noch stärker als heute zu einer Grundvoraussetzung für die Sicherstellung der Mobilität für alle entwickeln. Darüber hinaus stellen sich erhebliche Herausforderungen bei der Bereitstellung einer angemessenen Kapazität im Schülerverkehr (vgl. Kapitel 5.1).

II.1.2 Erwerbstätigkeit und Einkommen

Die Erwerbstätigkeit hat sich zwischen 2008 und 2011 positiv entwickelt. Die Zahl der Erwerbstätigen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige, Beamte) stieg insgesamt von 1,64 Mio. auf 1,71 Mio. an. Die Arbeitslosenquote sank im gleichen Zeitraum von 13,6 % auf 13,3 % (Abbildung 6 und Abbildung 7). Im Jahr 2012 hielt der positive Trend bei der Arbeitslosenquote an, die mit Stand Dezember 2012 in Berlin bei 11,6 % lag.

Im Jahr 2012 sank die Arbeitslosenquote laut Angaben der Agentur für Arbeit weiter auf 11,7 % (Stand: Oktober 2012), im Jahresmittel 2012 waren in Berlin 215.353 Menschen arbeitslos. Damit hat Berlin zwar nach wie vor die höchste Arbeitslosenquote im Vergleich der Bundesländer (Deutschland: 6.5 %). Allerdings weist der Berliner Arbeitsmarkt im Gegensatz zu anderen Regionen eine anhaltend gute Entwicklung auf. Die steigende Erwerbstätigkeit wird zu wesentlichen Teilen durch die Zunahmen bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung hervorgerufen. Die Zahl der marginal Beschäftigten (d. h. in unsicheren, mit geringen Stunden und geringem Lohn verbundenen Arbeitsverhältnissen) ist hingegen leicht rückläufig (Abbildung 7).

Trotz der insgesamt positiven Entwicklungen belegt der Berliner Arbeitsmarkt im bundesdeutschen Vergleich nach wie vor einen der hinteren Plätze. Zu den wesentlichsten Problemen des Berliner Arbeitsmarktes gehören die hohe Jugendarbeitslosigkeit (13,4 %) sowie die Langzeitarbeitslosigkeit (17,3 %). Zwar hat die Anzahl der Menschen, die seit mehr als 12 Monaten arbeitslos gemeldet sind, in den letzten Jahren langsam abgenommen, allerdings bleibt ein gewisser und vergleichsweise hoher „Sockel“ bestehen.

Abbildung 6: Erwerbstätige am Arbeitsort Berlin 2008-2011

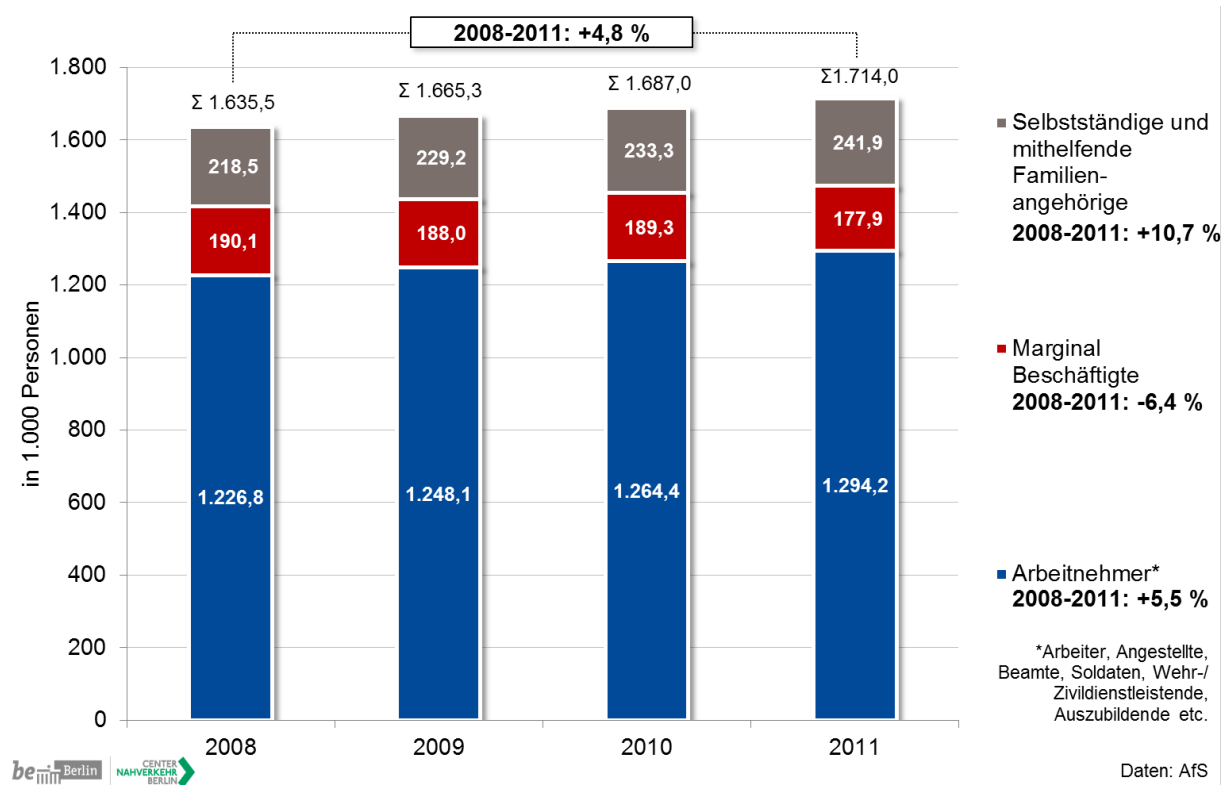
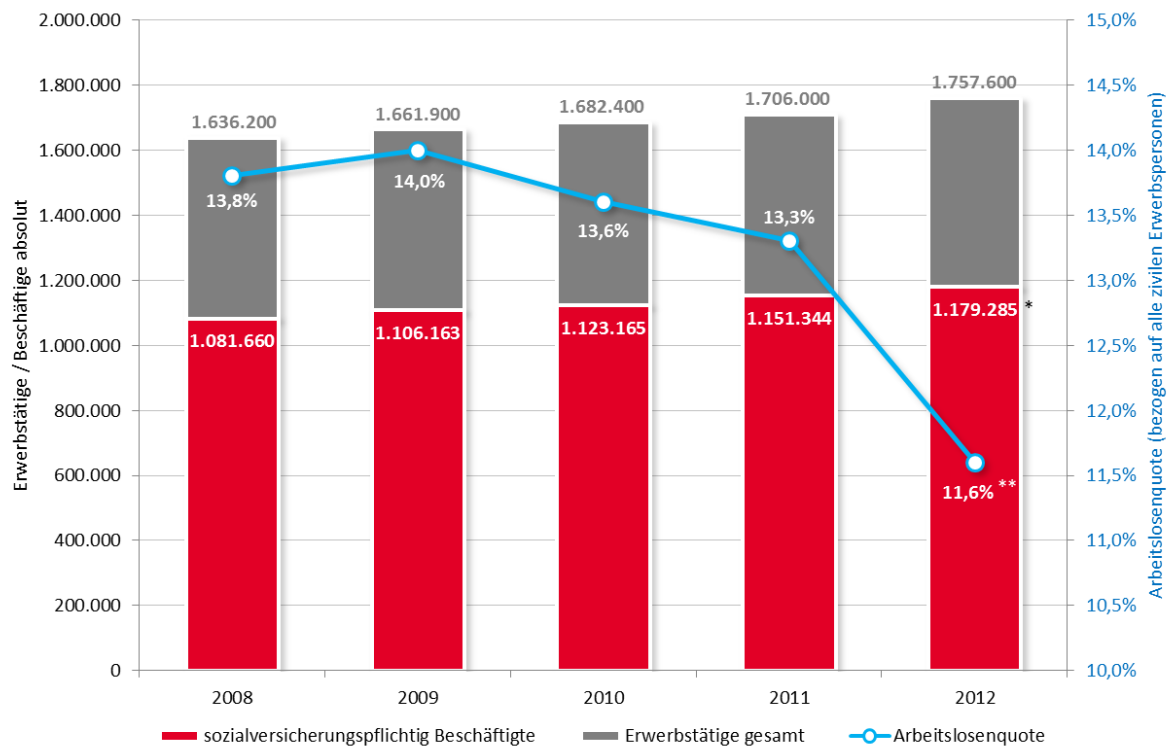


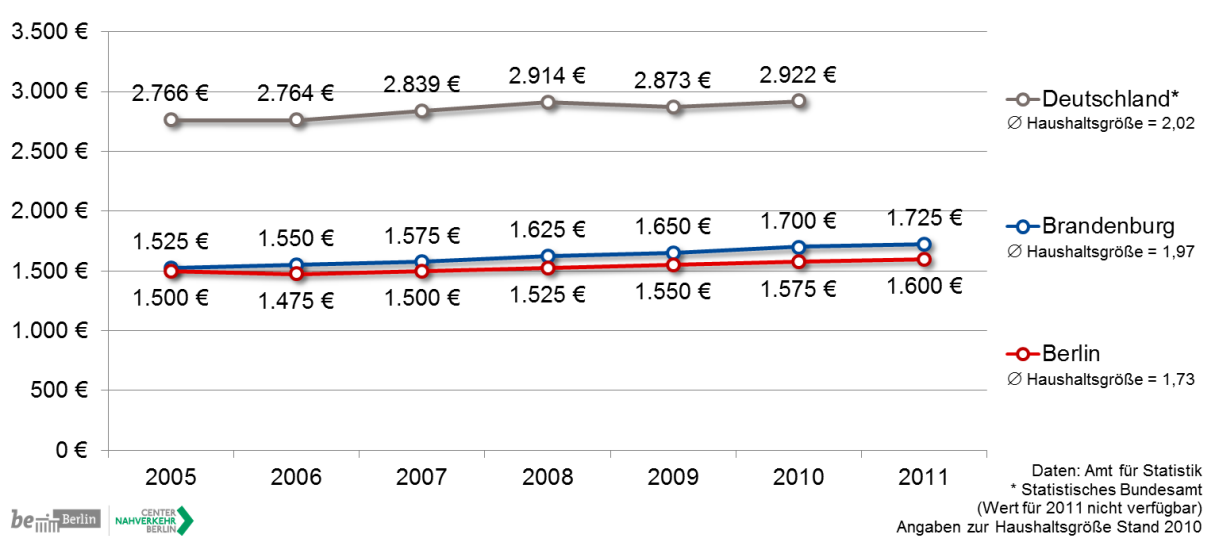
Abbildung 7: Erwerbstätige, Beschäftigte und Arbeitslosenquote in Berlin 2008-2012



II.1.3 Soziale Stadtentwicklung

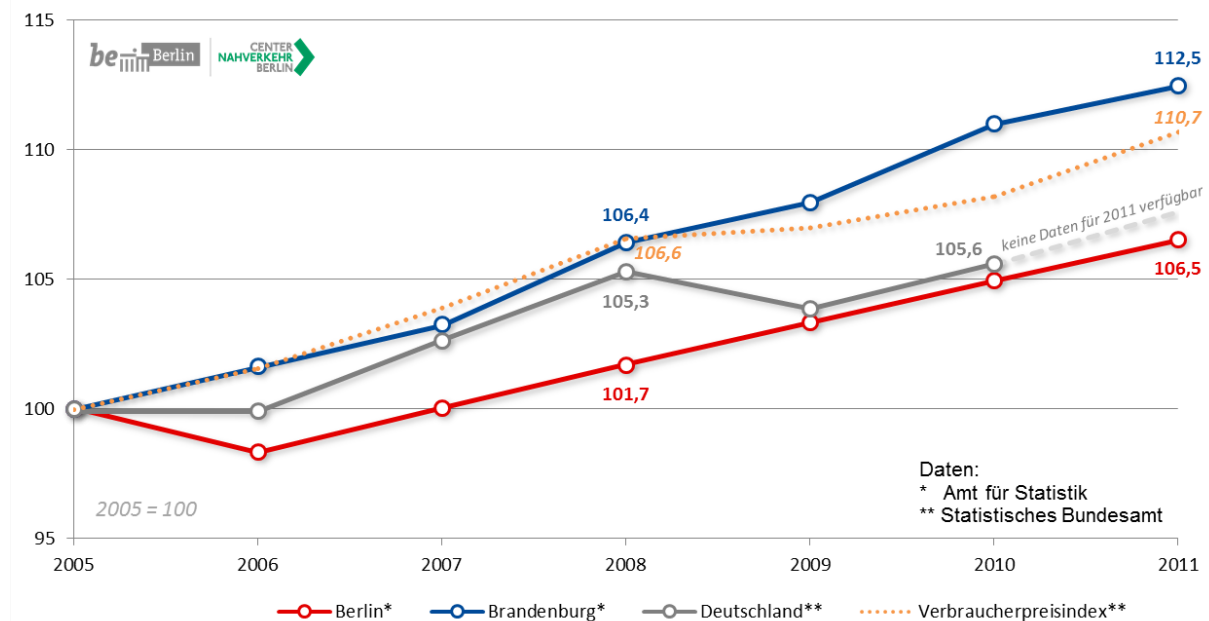
Die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen sowie die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt spiegeln sich auch in einer Verbesserung der sozialen Lage der Berliner Haushalte wider. Wie Abbildung 8 zeigt, hat das Haushaltsnettoeinkommen im Durchschnitt in den vergangenen Jahren in Berlin und in Brandenburg zugenommen. Dennoch liegen beide Bundesländer weiterhin deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt. Hierbei muss allerdings beachtet werden, dass Berlin eine deutlich kleinere durchschnittliche Haushaltsgröße aufweist, als der bundesdeutsche Durchschnitt. Die Bereinigung des Haushaltsnettoeinkommens um die Haushaltsgröße zeigt dennoch, dass Berlin bei nur ca. 60 % des Haushaltsnettoeinkommens im Bundesdurchschnitt liegt.

Abbildung 8: Entwicklung des Haushaltsnettoeinkommens 2005-2011



Das Haushaltsnettoeinkommen gibt Auskunft darüber, wie viel Geld den Haushalten im Monat zur Verfügung steht. Es gibt allerdings keine Auskunft darüber, wie viel sich die Haushalte mit diesem Einkommen leisten können. Dazu zeigt Abbildung 9 die prozentuale Entwicklung des Haushaltsnettoeinkommens im Abgleich mit der Entwicklung des Verbraucherpreisindex als Indikator der Inflationsentwicklung. Dabei wird deutlich, dass im Zeitraum von 2005 bis 2011 die Verbraucherpreise deutlich stärker gestiegen sind (+10,7 %), als das Haushaltsnettoeinkommen in Berlin im selben Zeitraum (+6,5 %). Im Zeitraum 2008 bis 2011 ist hingegen das Haushaltsnettoeinkommen in Berlin stärker gestiegen (+4,8 %), als der Verbraucherpreisindex (+3,9 %). Die Berliner Haushalte konnten also in diesem Zeitraum auch real von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung profitieren.

Abbildung 9: Prozentuale Entwicklung von Haushaltsnettoeinkommen und Verbraucherpreisindex



Bevölkerungs- und Einkommensentwicklung prägen sich im Stadtgebiet auch räumlich unterschiedlich aus. Das „Monitoring Soziale Stadtentwicklung“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, erscheint seit 2008 jährlich)¹ erfasst und bewertet den gebietsbezogenen sozialräumlichen Status und die jährlichen Entwicklungstendenzen in Berlin. Im Fokus stehen dabei vor allem Teilgebiete, in denen die Bevölkerung überproportional oft von Arbeitslosigkeit, Armut und gesellschaftlicher Benachteiligung betroffen ist.

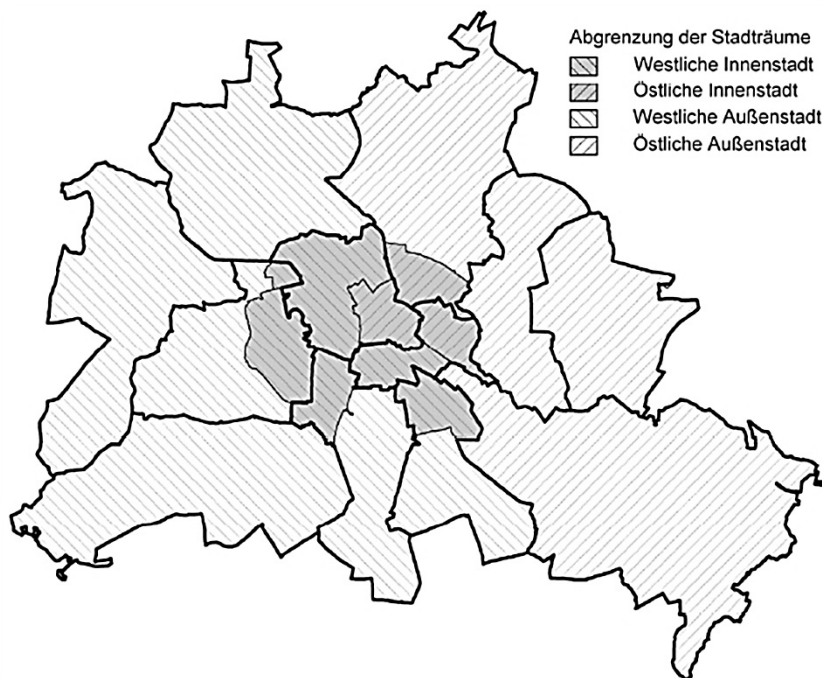
Bei der stadträumlichen Betrachtung unterscheidet der Bericht nach folgenden Teilgebieten² (vgl. Abbildung 10):

- **Westliche Innenstadt:** „Alt-Bezirke“ Tiergarten, Wedding, Kreuzberg, Schöneberg und den innerhalb des Berliner S-Bahn-rings gelegenen Gebieten der Alt-Bezirke Charlottenburg, Wilmersdorf und Neukölln.
- **Östliche Innenstadt:** „Alt-Bezirke“ Mitte, Prenzlauer Berg und Friedrichshain
- **Westliche Außenstadt:** „Alt-Bezirke“ Spandau, Tempelhof, Zehlendorf, Steglitz, Reinickendorf und die außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings gelegenen Gebiete der „Alt-Bezirke“ Charlottenburg, Wilmersdorf und Neukölln.
- **Östliche Außenstadt:** „Alt-Bezirke“ Pankow, Weißensee, Lichtenberg, Hohenschönhausen, Marzahn, Hellersdorf, Treptow und Köpenick

¹ SenStadtUm: Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011. Download unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/plaenen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/de/2011/index.shtml. (Zugriff 29.11.2012).

² ebd., S. 15

Abbildung 10: Teilgebiete des „Monitorings Soziale Stadtentwicklung“



Quelle: SenStadtUm: Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011, S. 14

Die Ergebnisse der stadträumlichen Betrachtung des „Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011“ (S. 25 f) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die **westliche Innenstadt** schneidet bei fast allen arbeitsmarktbezogenen Indikatoren (Arbeitslosigkeit, Jugend- und Langzeitarbeitslosigkeit, Transferleistungsbezug) am schlechtesten ab. Die generell positiven Entwicklungen auf gesamtstädtischer Ebene schlagen sich hier zudem häufig schwächer nieder, Rückgänge, z. B. der Arbeitslosigkeit, fallen geringer aus. Jedes zweite Kind bzw. jeder zweite Jugendliche unter 15 Jahren wächst mit Transferleistungen auf, bei leicht rückläufiger Tendenz. Das Wanderungsvolumen in der westlichen Innenstadt ist das zweithöchste aller Teilräume, gleichzeitig ist sie der einzige Teilraum mit sowohl einem negativen Wanderungssaldo als auch einem negativen Familienwanderungssaldo. In Verbindung mit der Entwicklung der Statusindikatoren kann hierin ein Hinweis auf eine selektive Zuwanderung sozial schwächerer Haushalte, bei gleichzeitiger Abwanderung sozial bessergestellter Haushalte gesehen werden. Belastbare Aussagen dazu liegen jedoch nicht vor.
- In der **östlichen Innenstadt** liegen die Werte aller arbeitsmarktbezogenen Indikatoren am günstigsten. Gleichzeitig schlagen sich die positiven gesamtstädtischen Trends hier häufig am stärksten nieder, der Rückgang beispielsweise der Arbeitslosigkeit oder der Kinderarmut ist in der östlichen Innenstadt deutlich stärker ausgeprägt als in der Gesamtstadt. Das höchste Wanderungsvolumen aller Teilräume, verbunden mit dem negativsten Familienwanderungssaldo (Zahl der Familien, die aus dem Gebiet abwandern ist höher als die, die in das Gebiet zuwandern) und einem leicht positiven Gesamtwanderungssaldo kann ein Hinweis darauf sein, dass Haushalte mit Kindern verstärkt die betroffenen Teilgebiete verlassen, während kinderlose, möglicherweise sozial bessergestellte Haushalte zuwandern.
- Die **westliche Außenstadt** zeigt allgemein günstigere Werte als die Gesamtstadt, die Indikatoren zur Arbeitslosigkeit liegen auf dem Niveau der östlichen Innenstadt, jeweils verbunden mit weiteren Rückgängen. Allerdings steigt hier der Bezug von

Transferleistungen entgegen dem gesamtstädtischen Trend weiter an. Während sich die Erwerbssituation im Teilraum verbessert, nimmt die Einkommensarmut zu.

- Die **östliche Außenstadt** verzeichnet langjährig positive Entwicklungstendenzen und hat sich in den vergangenen Jahren bei den meisten Indikatoren an ein Niveau knapp über dem gesamtstädtischen Durchschnitt angenähert. Eine Ausnahme stellt die Jugendarbeitslosigkeit dar, die in der östlichen Außenstadt am höchsten ist. Das Wandervolumen in der östlichen Außenstadt ist das niedrigste aller Teilräume, gleichzeitig besteht ein positiver Wanderungssaldo und der höchste Familienwanderungssaldo. Einerseits zeigt dieser Teilraum also eine vergleichsweise große Stabilität, andererseits kann der sehr positive Familienwanderungssaldo in Verbindung mit dem Anstieg der Indikatorenwerte zum Bezug von Transferleistungen ein Hinweis auf den Zuzug einkommenschwächerer Haushalte mit Kindern aus der Innenstadt sein.

Die Betrachtung der Entwicklungen der letzten Jahre zeigt, dass sich die Gebiete mit der höchsten Problemdichte (Gebiete mit niedrigstem Entwicklungsindex – Gruppe 4) weiterhin in enger Nachbarschaft zueinander und zu Räumen mit ebenfalls niedrigem Entwicklungsindex befinden. Diese befinden sich mehrheitlich in den fünf größeren zusammenhängenden Innerstädtischen Gebieten, die im Juni 2010 durch Senatsbeschluss als so genannte „Aktionsräume^{plus}“ ausgewiesen wurden. Es handelt sich um die Gebiete:

- Wedding / Moabit
- Kreuzberg – Nordost
- Spandau – Mitte
- Nord-Marzahn / Nord-Hellersdorf
- Neukölln – Nord.

Die Aktionsräume^{plus} umschließen in wesentlichen Teilen die kleinräumiger orientierten Gebiete des Quartiersmanagements. Diese Gebiete sind geprägt dadurch, dass sich hier die schwierigen Lebenslagen konzentrieren. Arbeitslosigkeit, Abhängigkeit von Transferzahlungen sowie einseitige soziodemographische Entwicklung. Neben hoher Problemdichte wiesen diese Gebiete lange Zeit auch stagnierende oder negative Entwicklungsdynamiken auf. Die derzeitige Entwicklung vollzieht sich sehr unterschiedlich. Zusammenfassend lässt sich aus dem Monitoring schließen, dass in den Aktionsräumen^{plus} am Stadtrand Verbesserungen stattfinden und die Problemdichte langsam abgebaut wird. In den innerstädtischen Aktionsräumen^{plus} bleibt die hingegen Gesamtproblemlage bestehen. Unterhalb der Aktionsraumebene vollziehen sich in den Teilgebieten die Entwicklungen häufig sehr differenziert, ein Aktionsraum umfasst dabei in der Regel sowohl „Absteiger“ als auch „Aufsteiger“.

Das Monitoring bestätigt, dass sich zunehmend auch außerhalb der Aktionsräume^{plus} problematische Gebietskulissen mit niedrigem Status und negativer Entwicklung herausbilden (v. a. in Stadtrandlagen), die zukünftig genauer beobachtet werden sollten. Dies betrifft in der Regel jedoch nicht die Großsiedlungen. Diese haben ihre früheren negativen Entwicklungen nicht fortgesetzt bzw. verzeichnen stabile Entwicklungstrends. Eine Konzentration sozialer Probleme ist hier nicht festzustellen. Eine generelle Verschärfung oder Abmilderung der sozialräumlichen Polarisierung konnte durch das Monitoring nicht eindeutig belegt werden.

Die gesamtstädtische wie auch die kleinräumige Beobachtung sozialstruktureller Entwicklungen in ihren räumlichen Ausprägungen ist ein wichtige Grundlage für die ÖPNV-Angebotsgestaltung, die der Daseinsvorsorge im Stadtgebiet und damit der Sicherung der Mobilitäts- und Teilhabechancen in Berlin Rechnung trägt. Kapitel 4.5 trifft genauere Aussagen dazu, wie das ÖPNV-Angebot in Berlin die Anforderungen der Daseinsvorsorge derzeit erfüllt. Einen Ausblick auf die bei der zukünftigen Angebotsgestaltung zu beachtenden Entwicklungstendenzen gibt Kapitel 5.

II.2 Rechtsrahmen

Innerhalb des Betrachtungszeitraums trat zum 03.12.2009 die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft. Die bis dahin maßgeblichen Verordnungen für den ÖPNV (Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70) wurden aufgehoben. Der Regelungsbereich der Verordnung umfasst beihilfe- und vergaberechtliche Vorgaben im Personenverkehr auf Straße und Schiene im Nah-, Regional- und Fernverkehr (Art. 1 Abs. 2). In Berlin fand die neue Verordnung seit 2009 v. a. bei der Vergabe von Leistungen im Regionalverkehr Anwendung (vgl. Kapitel 2.4.1). Darüber hinaus ist Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Grundlage für den seit 2010 jährlich vom Aufgabenträger online veröffentlichten „ÖPNV-Gesamtbericht des Landes Berlin“.³

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung wurde zudem eine Anpassung des deutschen Rechts an den geänderten europäischen Rechtsrahmen erforderlich. Dies geschah über die Novellierung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften, hier vor allem des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), dessen Neufassung am 01.01.2013 in Kraft getreten ist (vgl. Kapitel 5.4).

II.3 Umweltbezogene Rahmenbedingungen

Luftreinhaltung⁴

Maßgeblich für die Luftreinhaltung ist die im Mai 2008 novellierte Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (EU-Luftqualitätsrichtlinie). Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte Mitte 2010 durch die Novelle des BImSchG sowie den Erlass der 39. BImSchV. Neben Grenzwerten für Feinstaub (PM₁₀) und Stickoxide (NO_x) sind damit erstmals Vorgaben für Feinstaub (PM_{2,5}) gesetzt und feste Fristen für die Einhalten der Grenzwerte inkl. möglicher Verlängerungsoptionen definiert worden.

Emissionen aus dem Verkehr tragen in Berlin in hohem Maße zu Belastungen und Grenzwertüberschreitungen bei:

- NO₂-Belastungen an Hauptverkehrsstraßen sind zu über drei Viertel auf den Verkehr zurückzuführen.
- 13 % der Stickoxid-Emissionen stammen aus dem Linienbusverkehr.
- Etwa ein Viertel der gesamten Feinstaubbelastung resultieren aus dem Verkehr (verteilt auf urbane (7,5 %) und lokale (19 %) Beiträge).
- Über drei Viertel der verkehrsbedingten Feinstaubbelastung stammen aus dem Reifen- und Fahrabrieb sowie aus der Aufwirbelung von Straßenstaub.

Auf Grundlage des Luftreinhalteplans 2005-2010 sind bereits zahlreiche Maßnahmen im Verkehrsbereich umgesetzt worden, die zu einer Verbesserung der Luftqualität beigetragen haben. Zentral war dabei die Einführung und stufenweise Verschärfung der Umweltzone innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings. Als einer der wirksamsten Ansätze wird zudem die Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs durch die Verlagerung von Verkehren auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds und damit auch auf den ÖPNV bewertet.

³ Zum Download unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/.

⁴ Angaben in diesem Kapitel entnommen der Website zur Luftreinhalteplanung unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/index.shtml> (Zugriff: 30.11.2012) sowie dem dort veröffentlichten Entwurfsstand des Luftreinhalteplans 2011 - 2017.

Doch auch die Fahrzeuge des ÖPNV produzieren Emissionen und tragen zur Luftbelastung bei. Entscheidend für die Umweltbilanz des ÖPNV ist mithin die Zusammensetzung der Busflotte. Die Busse der BVG sind in den letzten Jahren deutlich sauberer geworden (vgl. Kapitel 4.6.7): Gegenüber der Busflotte von 2004 wurden 2010/2011 circa 22 t pro Jahr oder 90 % weniger Dieselruß und 441 t pro Jahr oder 50 % weniger Stickoxide in die Luft ausgestoßen. 95 % der Linienbusse fahren mit einem Partikelfilter. Seit Januar 2011 sind 94 % aller mit Dieselmotor angetriebenen Omnibusse mit CRT-Filter ausgerüstet, vier Omnibusse werden mit Wasserstoff angetrieben. Die positiven Effekte der Umstellung der Busflotte lassen sich deutlich am Hardenbergplatz ablesen. Obwohl hier ein hohes Aufkommen an Busverkehren auftritt, misst die dort installierte Station die geringsten Feinstaubkonzentrationen an Berliner Straßen. Allerdings sind die NO₂-Konzentrationen noch höher als an anderen Verkehrsstationen.

Trotz der erreichten Verbesserungen hat Berlin bei der EU-Kommission die Verlängerung der Einhaltungsfrist für den NO₂-Jahresgrenzwert bis 2015 beantragen müssen, da in den letzten Jahren auch weiterhin die Grenzwerte teilweise deutlich überschritten wurden. Gegen die Fristverlängerung wurden im Februar 2013 von der EU-Kommission Einwände erhoben, da nicht nachgewiesen werden konnte, dass mit den bisher im Entwurf des Luftreinhalteplans 2011-2017 vorgesehenen Maßnahmen der NO₂-Grenzwert ab 2015 eingehalten werden kann. Von der Kommission wurden daher weitergehende Maßnahmen gefordert.

Mit Blick auf die weiterhin hohen NO₂-Belastungen aus dem Busverkehr benennt der Luftreinhalteplan die Nachrüstung der Busse mit Stickoxidminderungssystemen als wesentliche Maßnahme, deren Wirkung in einem seit 2011 in Berlin laufenden Modellprojekt bereits getestet wurde. Der Luftreinhalteplan 2011-2017 (Stand der Fortschreibung vom März 2013) formuliert folgende Anforderungen an die Busflotte:

- Nachrüstung von ca. 120 Bussen mit Entstickungssystemen im Jahr 2013 und 50 bis 100 Bussen im Jahr 2014;
- Einhaltung des Euro 5/EEV-Abgasstandards oder besser bis 2014 in der gesamten Flotte;
- Bei der Neubeschaffung von Bussen ist der Abgasstandard Euro 6 so auszuschreiben, dass die angestrebte Emissionsminderung im Vergleich zu Euro 5 auch im Stadtverkehr wirksam ist;
- Beschleunigter Ersatz von Bussen, die nicht nachgerüstet werden, durch Euro-6-Busse oder Erd-/Biogas-Bussen.

Die Umsetzung soll erreicht werden u.a. durch die Festlegung der entsprechenden Abgasstandards im Nahverkehrsplan als Grundlage der Nachrüstung (möglichst unter Verwendung von Fördermitteln) sowie durch hohe Anforderungen an Unterauftragnehmer. Für die Nachrüstung der ersten 91 Doppeldecker-Bussen wurden bereits Fördermittel aus dem Umweltentlastungsprogramm II bewilligt.

Nach Modellberechnungen des Luftreinhalteplans ließen sich bei Einhaltung des EEV-Abgasstandards durch alle Busse die Stickoxidemissionen um etwa 300 t pro Jahr reduzieren. Das sind etwa 35 % der Stickoxidemissionen der BVG-Busse im Jahr 2011.

Als weitere wichtige Maßnahme mit stadtweit hohem Minderungspotenzial für Luftschadstoffe benennt der Luftreinhalteplan 2011-2017 die Förderung des ÖPNV. Dabei wird der Steigerung von Effizienz und Attraktivität des ÖPNV durch die Umsetzung des Beschleunigungsprogramms als zentraler Baustein benannt. Allerdings wird an anderer Stelle ebenso darauf hingewiesen, dass die Bevorzugung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen einer mit Blick auf die Verstärkung des MIV-Flusses (die ebenfalls zu einer Reduzierung der Luftschadstoffe beiträgt) optimalen Koordinierung von Lichtsignalanlagen entgegenstehen kann. Die Möglichkeiten, Staus und daraus resultierende MIV-induzierte Schadstoffbelastungen durch

Maßnahmen der Verkehrslenkung und Lichtsignalanlagen-Steuerung unter Berücksichtigung der ÖV-Bevorrechtigung zu reduzieren soll anhand eines Modellvorhabens in der Potsdamer Straße beispielhaft untersucht werden.

Lärm

An der in Berlin hauptsächlich durch den Verkehr verursachten Lärmbelastung ist auch der ÖPNV in nennenswertem Umfang beteiligt, im Straßenraum durch Busse und – wo vorhanden – durch die Straßenbahn. Lärmquellen sind auch die Regional- und S-Bahnstrecken sowie oberirdische U-Bahnstrecken.

Aufgrund der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, umgesetzt in deutsches Recht im Rahmen des BImSchG, hat der Berliner Senat am 20. Januar 2009 den Lärm-Aktionsplan Berlin 2008 beschlossen. Dieser legt Ziele und Maßnahmen zum Lärmschutz in Berlin fest, die auch Schnittstellen zum ÖPNV aufweisen. Hierzu gehören z. B. die Umsetzung weiterer Tempo-30-Abschnitte oder technische Maßnahmen bei der Schiene.

In der Anfang 2013 durchgeführten Mitwirkung der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden laute Busse der BVG sehr häufig thematisiert. Etwa 15 % der Beiträge zum Straßenverkehrslärm der Bürgerinnen und Bürger enthalten einen Hinweis zu Bussen. Hauptthema, welches zum Straßenbahnlärm benannt wird, ist mit 40 % der Beiträge das Thema Kurvengeräusch bzw. Quietschen.

Grundsätzlich sieht jedoch auch der Lärmaktionsplan die Verlagerung von Fahrten weg vom MIV hin zum ÖPNV als wesentlichen Ansatz, um gesundheitsschädlichen Lärm im Stadtgebiet zu vermindern. Als Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung aus dem ÖPNV empfiehlt der Lärmaktionsplan unter anderem:

- Leisere Fahrzeuge beim Bus,
- Einrichtung und Verbesserung von Bussonderfahrstreifen (zur Verstetigung des Fahrtflusses und Verringerung der Anzahl lauter Bremsvorgänge und Anfahrten),
- Lärmsanierung von Straßenbahngleisen, Weichen, etc. sowie
- Modellprojekte zur Identifizierung von Handlungspotenzialen und Wirksamkeit von Effekten.

Energie und Klimaschutz

In der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ist ein Berechnungsverfahren für die Berücksichtigung von Energie- und Umweltauswirkungen bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen vorgesehen. Dies ist ab dem 4. Dezember 2010 zu beachten. Hinsichtlich des Klimaschutzes sind durch die Rahmenvorgaben und die Maßnahmen des NVP werden die Ziele des Berliner Landesenergieprogramms 2006-2010 und der Folgeprogramme unterstützt.

II.4 Verkehrsverträge

II.4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im SPNV (Regionalzug und S-Bahn) schließen das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, und das Land Brandenburg, vertreten durch

das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), als Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen Verkehrsverträge über die Erbringung von Verkehrsleistungen. In den letzten Jahren wurden immer mehr Leistungen im Wettbewerb an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben, bis 2014 wird dies für alle Leistungen der Fall sein. Tabelle 1 stellt die Entwicklung der vergebenen Leistungen und die jeweiligen Betreiber für den Zeitraum 2009-2011 dar.

Der derzeit bestehende Vertrag mit der S-Bahn-Berlin GmbH läuft noch bis 2017. Am 23. Juli 2012 haben die Länder Berlin und Brandenburg den Teilnahmewettbewerb für die Vergabe eines ersten Teilnetzes der Berliner S-Bahn im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Die Grundlage dafür bilden der Beschluss des Berliner Senats (Nr. S-395/2012) vom 16. Juni 2012 sowie die Mitteilung an das Berliner Abgeordnetenhaus vom 27. Juni 2012 (Drucksache 17/0426). Das ausgeschriebene „Teilnetz Ring“ umfasst die Linien

- S41 Südkreuz – Südkreuz (im Uhrzeigersinn),
- S42 Südkreuz – Südkreuz (gegen Uhrzeigersinn),
- S46 Berlin Hbf – Westend – Königs Wusterhausen,
- S47 Spindlersfeld – Südkreuz sowie
- S8 Hohen Neuendorf – Zeuthen.

Das Netz umfasst rund 9,4 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Aufgrund einer zwischenzeitlichen Klage der DB AG hat das Land Berlin die Ausschreibung aufgehoben und eine neue Ausschreibung gestartet. Die Verkehrsleistungen sollen gestaffelt ab dem 15. Dezember 2017 für nunmehr 15 Jahre bis zum 11. Dezember 2032 mit Neufahrzeugen erbracht werden (Stand April 2013). Aktuelle Informationen zum Stand der Vergabe werden kontinuierlich auf der Website der VBB GmbH bereitgestellt unter:

<http://www.vbb.de/de/article/wettbewerb/vergabeverfahren-s-bahn-berlin-teilnetz-ring/10932.html>.

**Tabelle 1: Regionalverkehr auf dem Territorium des Landes Berlin in den Jahren 2009-2011:
Leistungen der einzelnen Betreiber gemäß der Verkehrsverträge**

Betreiber	2009		2010		2011	
	Linien	Leistung Zugkm*	Linien	Leistung Zugkm	Linien	Leistung Zugkm
DB Regio AG	<u>Vertrag 1</u> RE 1, RE 2, RE 3, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7, RE 11, RB 10, RB 12 (anteilig), RB 13	5.135.912	<u>Vertrag 1 (GV)</u> RE 1, RE 2, RE 3, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7, RB 10, RE 12 (anteilig), RE 13, RB 14, RB 20	5.143.336	<u>Vertrag 1 (GV):</u> RE 1, RE 2, RE 3, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7, RB 10**, RE 12 (anteilig), RB 13**, RB 14**, RB 20** **bis 10.12.2011	5.108.143
					<u>Vertrag 3 (Netz STB1, ab 11.12.2011):</u> RB 13, RB 14, RB 21	55.235
ODEG	<u>Vertrag 1 (Netz Ost):</u> OE 25; OE 36, OE 60	539.341	<u>Vertrag 1 (Netz Ost):</u> OE 25, OE 36, OE 60	539.731	<u>Vertrag 1 (Netz Ost):</u> OE 25, OE 36, OE 60	545.693
	<u>Vertrag 2:</u> OE 35	4.658	<u>Vertrag 2:</u> OE 35	4.574	<u>Vertrag 2:</u> OE 35** **bis 10.12.2011	4.364
					<u>Vertrag 4 (Netz STB2):</u> RB 33	2.067
Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)	RB 12 (anteilig)	130.324	RB 12 (anteilig)	130.407	RB 12 (anteilig)	130.324
NEB Be- triebsges. mbH (NEB)	<u>Vertrag 1:</u> NE 27	132.564	<u>Vertrag 1:</u> NE 27	132.679	<u>Vertrag 1:</u> NE 27	136.194
	<u>Vertrag 2:</u> NE 26	122.967	<u>Vertrag 2:</u> NE 26	122.987	<u>Vertrag 2:</u> NE 26	122.967
Ostseeland Verkehr GmbH (OLA)	MR 33	41.942	MR 33	42.078	MR 33 **** bis 11.12.2011	39.619
Gesamt Regional- verkehr		6.107.708		6.115.792		6.144.606

Quelle: VBB GmbH

II.4.2 U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre

Auf Basis des Senatsbeschlusses Nr. S-838/2007 vom 27.11.2007 wurde ein Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin - vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - und der BVG AöR für den Zeitraum vom 01.01.2008 bis zum 31.08.2020 abgeschlossen, auf dessen Grundlage die Leistungsbestellung bei der BVG AöR durch das Land Berlin erfolgt.

In den Jahren 2011/2012 wurde die im Vertrag bereits angelegte Revision des Verkehrsvertrags durchgeführt. Ziel war es, Auslegungsfragen des Vertrages zu klären, die Regelungen des Vertrags an im Verlauf der Vertragsumsetzung erlangte Erkenntnisse zu Prozessen und prozessualen Anforderungen anzupassen sowie die Vorgaben und Inhalte aus der Praxiserfahrung heraus nachzujustieren. Die Vertragsparteien haben bei einem Teil dieser vertrags-technischen Themen Einigung erzielt bzw. Entwicklungsaufträge formuliert. Der Revisionsprozess ist noch nicht abgeschlossen (Stand Dezember 2012). Die Umsetzung der Entwicklungsaufträge wird in der Laufzeit des NVP erfolgen.

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Monitoringberichts war nicht abschließend abzusehen, wann die Revisionsverhandlungen abgeschlossen werden. Der NVP 2014-2018 wird sich in geeigneter Form mit dem dann erreichten Stand sowie den Ergebnissen des Monitorings auseinandersetzen.

II.5 Finanzieller Rahmen

Das Finanzierungsvolumen für den ÖPNV und SPNV entspricht der jeweiligen mittelfristigen Finanzplanung des Senats und fußt auf den mit den in den abgeschlossenen Verkehrsverträgen festgelegten Leistungsvolumen und Qualitätsanforderungen.

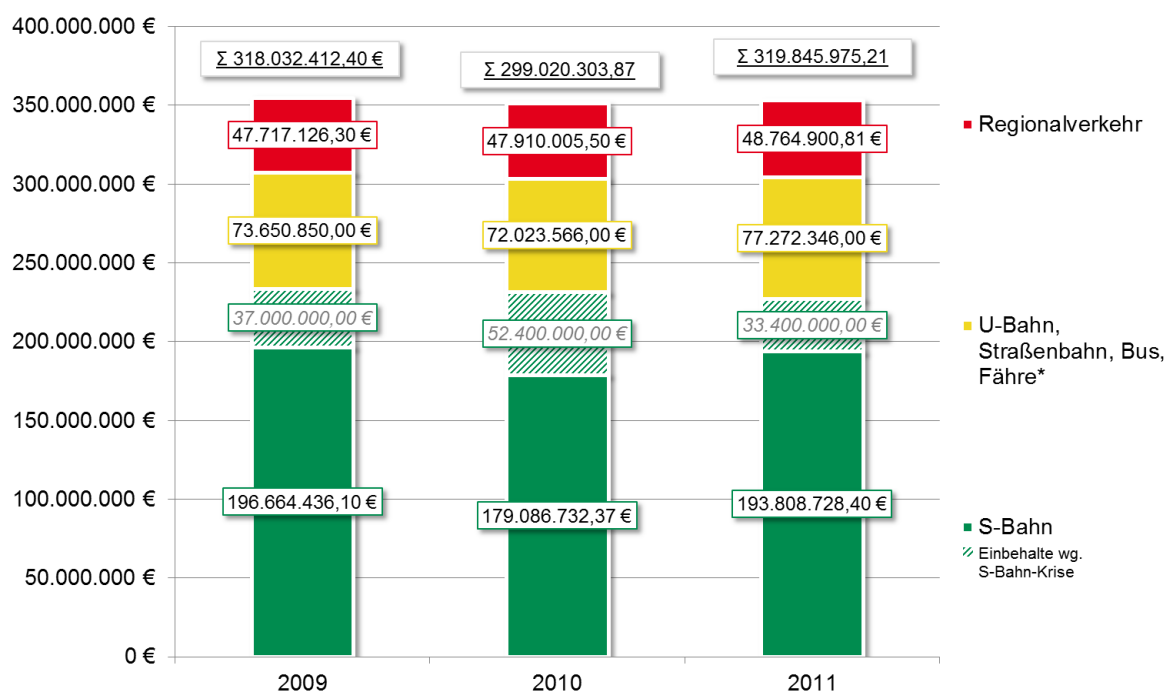
Abbildung 11 stellt den Vergütungsanspruch dar, welchen die Unternehmen für die Erbringung bestellter Verkehre in den Jahren 2009-2011 geltend machen können (Angaben z. T. vorläufig). Der Vergütungsanspruch setzt sich jeweils zusammen aus:

- der in den Verträgen festgelegten Grundvergütung bei voller Leistungserbringung,
- **minus** Abzügen für nicht erbrachte Leistungen,
- **minus** Abzügen für Qualitätsmängel (Malus),
- **plus** Zahlungen besser erbrachte Qualitäten (Bonus-Zahlungen).

Die genaue Zusammensetzung der jeweiligen Zahlungen in den einzelnen Jahren sowie die Gründe für Abzüge und Mehr-Zahlungen werden jährlich vom Land Berlin in einem Gesamtbericht veröffentlicht.

Darüber hinaus leistet das Land jährlich Zahlungen, die dem Erhalt, der Verbesserung und der Weiterqualifizierung der ÖPNV-Infrastruktur dienen. Nachfolgende Abbildung 12 summiert die vom Land an die BVG geleisteten Zahlungen für die Jahre 2009 bis 2011 auf. Einen Großteil der Zahlungen (175 Mio. € p. a. in den Jahren 2009 und 2010 bzw. 178,8 Mio. € im Jahr 2011) werden für den Erhalt und Betrieb der Infrastruktur nach den Vorgaben des Verkehrsvertrags geleistet. Weitere Sonderzahlungen des Landes werden in Maßnahmen der Grundsanierung, den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen, die Erneuerung von Gleisanlagen, Weichen und Tunneln der U-Bahn sowie der Fahrzeugbeschaffung bei der Straßenbahn investiert. Insbesondere in den Jahren 2010 und 2011 wurden – entsprechend der Vorgabe der Eckpunkte zum NVP 2010-2014 – zudem größere Summen aus einbehaltenen S-Bahn-Mitteln in die ÖPNV-Infrastruktur investiert. Diese wurden zu wesentlichen Teilen in den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen sowie in neue U-Bahnfahrzeuge für das Kleinprofil investiert und kommen damit unmittelbar den Fahrgästen zugute.

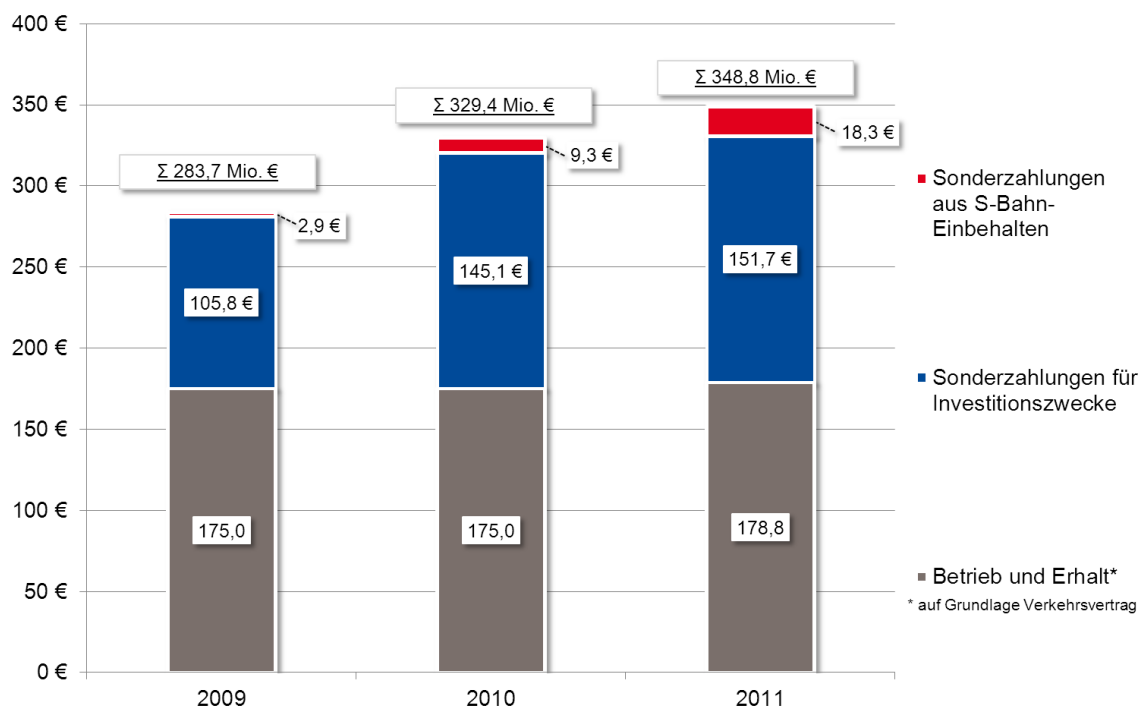
Abbildung 11: Ausgleichsleistungen des Landes Berlin für Verkehrsleistungen 2009-2011



Daten: Gesamtbericht des Landes Berlin (2010, 2011), Berichterstattung zu Leistung und Qualität im ÖPNV (CNB) und SPNV (VBB)

* Abweichung zwischen Monitoringbericht und Jahresberichte nergeben sich aus dem für den Monitoringbericht verwendeten aktualisierten Stand der Datenprüfung und Abstimmung im Rahmen der jeweiligen Schlussrechnungen

Abbildung 12: Zahlungen des Landes an die BVG für Investitionen in die Infrastruktur 2009-2011



Daten: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Darüber hinaus erhält die BVG jährlich eine Kompensation für die Anwendung ermäßigter Tarife für die Schülerbeförderung (nach 45a PBefG), für die Schwerbehindertenfreifahrt (nach SGB IX) sowie für das Sozialticket.

Tabelle 2: Ausgleichszahlungen an die BVG für die Anwendung ermäßigter Tarife

	2009	2010	2011
Schülerbeförderung			
Gesamtsumme (BVG)	64.650.000 €	64.650.000 €	64.765.000 €
Sozialticket			
Gesamtsumme (BVG+S-Bahn)	9.307.204 €	11.100.000 €	11.100.000 €
Anteil BVG nach Einnahmeaufteilung	6.003.147 €	7.159.500 €	7.159.500 €
Schwerbehindertenfreifahrt			
Gesamtsumme (BVG)	24.013.650 €	26.379.050 €	27.637.681 €
Anteil Kostenträger Land Berlin	23.771.798 €	26.135.233 €	27.366.003 €
Anteil Kostenträger Bund	241.852 €	243.817 €	271.678 €

Quelle: BVG

III. Ziele für den ÖPNV: Zielerreichung 2009 bis 2011/2012

Die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlin werden auf übergeordneter Ebene im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr⁵) festgelegt. Dieser gibt damit die Leitlinien für die nachgeordneten Fachplanungen vor, zu denen der Nahverkehrsplan als Fachplan für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) gehört.

Wesentliches Ziel des StEP Verkehr ist es, gleiche Mobilitätschancen für alle Berliner/innen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lebenslagen zu gewährleisten. Damit wird dem ÖPNV explizit auch die Aufgabe zugewiesen, die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Arbeitsplätzen, Bildungs- und Ausbildungsangeboten, kulturellen, sozialen sowie Einrichtungen der Gesundheitsversorgung etc. für alle Einwohner/innen der Stadt zu ermöglichen und damit seinen Beitrag zur sozialen Gerechtigkeit in Berlin zu leisten.

Auf der ökologischen Zielebene des StEP sollen v.a. die Anteile des Umweltverbunds am Modal Split gesteigert werden, der ÖPNV soll innerhalb des Umweltverbunds seine Anteile mindestens halten. Luft- und Lärmemissionen sowie der Flächenverbrauch des Verkehrs sind zu reduzieren, die Verkehrssicherheit soll verbessert werden. Die ökonomische Zielebene beinhaltet die weitere Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins sowie zwischen Berlin und dem Umland sowie die Anforderungen zur Steigerung der Effizienz.

Der Nahverkehrsplan mit seinen Vorgaben für die Angebotsplanung ist ein Baustein zur Erreichung dieser übergeordneten Ziele sowie der aus diesen entwickelten Teilstrategien „Förderung des Umweltverbunds“ und „Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität“ des StEP Verkehr.

Anliegen der Eckpunkte des NVP 2010-2014 war es, die Grundlagen für die Umsetzung von Angebotsverbesserung zu schaffen, welche einerseits der Mobilitätssicherung und Kundenbindung dienen und die andererseits dazu beitragen sollten, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Wesentliche Prämisse war dabei der wirtschaftliche Mitteleinsatz. Der Auftrag lautete entsprechend, öffentliche Interessen, Nutzerinteressen und die Anforderungen der Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen. In Kapitel 4 des Monitoringberichts werden detaillierte Aussagen zu den einzelnen Bausteinen der NVP-Eckpunkte 2010-2014 getroffen, die der Zielerreichung dienen sollten. Die nachfolgenden Ausführungen bewerten die erzielten Wirkungen nach folgenden, übergeordneten Kriterien bzw. Zielebenen:

- Öffentliche Interessen (Kapitel 3.1)
 - Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle Einwohner/innen Berlins unabhängig von Alter, Geschlecht und Lebenssituation (Mobilitätseinschränkungen, sozialer, ökonomischer Status).
- Nutzerinteressen (Kapitel 3.2)
 - Schaffung eines stadtverträglichen, an sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse angepassten Verkehrs durch eine weitere Verschiebung des Modal Split im Personenverkehr hin zum öffentlichen Verkehr sowie Erschließung neuer Fahrgastpotenziale für den Umweltverbund auf gesamtstädtischer Ebene.
 - Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur, weitere Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume, der Stadtteile untereinander sowie zwischen Stadtteilen und innerstädtischen Hauptzentren.
- Wirtschaftlichkeit des ÖPNV: (Kapitel 3.3)
 - Steigerung der Effektivität und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems, vor allem durch Qualitätssicherung bei den vorhandenen Verkehrsangeboten und Ausnutzung verfügbarer Potenziale zur Qualitätssteigerung.

⁵ Senatsbeschluss vom 29. März 2011: Download unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml (Zugriff am 28. Januar 2013)

III.1 Öffentliche Interessen (angebotsorientierte Ziele)

Der NVP operationalisiert die im StEP Verkehr formulierte Vorgabe der „Herstellung gleicher Mobilitätschancen“, indem er die Standards und Vorgaben für Angebote und Infrastrukturen formuliert, die dazu beitragen, die Nutzung des ÖPNV für alle Berliner/innen unabhängig von Geschlecht (siehe dazu ausführlich Kapitel 3.4), Alter, Lebenslage, Einkommen sowie körperlicher Einschränkungen zu ermöglichen.

Zielgruppenspezifische Angebotsplanung

Bei der Netz- und Angebotsoptimierung sind die Bedürfnisse der nicht-wahlfreien Nutzergruppen des ÖPNV besonders berücksichtigt worden. Für diese ist es von besonderer Relevanz, dass der ÖPNV seinen Auftrag zur Daseinsvorsorge erfüllt und für alle gleichermaßen zugänglich und nutzbar ist. Die Standards und Vorgaben des NVP stellen dies im gesamten Stadtgebiet sicher, wobei ein besonderes Augenmerk auf die sozialstrukturell schwächeren Gebiete gelegt wird. Die stadträumlichen Analysen zeigen (vgl. Kapitel 4.5), dass die gültigen Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards überall im Stadtgebiet gehalten werden. Eine Benachteiligung der Bevölkerungsgruppen, für die der ÖPNV der wesentliche Garant sozialer Teilhabe ist, konnte somit für den Betrachtungszeitraum 2009-2011 ausgeschlossen werden.

Über den weiteren Ausbau der barrierefreien Zugänglichkeit des ÖPNV wurden die Voraussetzungen für die Nutzbarkeit von Bussen, Bahnen, Haltestellen und Stationen für alle Bevölkerungsgruppen weiter verbessert (vgl. Kapitel 4.6.5). Eine vollständige Barrierefreiheit im gesamten Netz soll nach den Vorgaben des novellierten PBefG bis zum Jahr 2022 erreicht werden (vgl. Kapitel 5.4.2). Über die Anforderungen des PBefG hinaus hat sich das Land Berlin bereits 2011 in seinem Aktions- und Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention Ziele für einen barrierefreien Berliner ÖPNV bis zum Jahr 2020 gesetzt, insbesondere sollen dann möglichst alle S- und U-Bahnstationen barrierefrei zugänglich und die letzten hochflurigen, nicht barrierefrei zugänglichen Straßenbahnen durch Niederflurbahnen ersetzt sein.

Anpassung an veränderte Mobilitätsbedürfnisse

Flexiblere Arbeitszeiten, längere Ladenöffnungszeiten, die Entwicklung neuer Arbeits-, Wohn- und (Aus-) Bildungsstandorte sowie die Zunahme kulturelle und freizeitorientierter Angebote abends und am Wochenende bewirken eine Veränderung der zeitlichen und räumlichen Mobilitätsbedürfnisse und damit eine Veränderung der Nachfragestruktur im ÖPNV. Diesen wurde im Zeitraum 2009-2012 durch verschiedene Maßnahmen (vgl. Kapitel 4.3) Rechnung getragen, z. B.

- Fast alle U-Bahn-Linien fahren im Abendverkehr bis ca. 20:30 Uhr im 5-Minuten-Takt.
- Seit Mai 2011 gibt es auf den meisten U-Bahn-Strecken den 5-Minuten-Takt auch an Sonntagen tagsüber von etwa 12 bis 19 Uhr.
- Der Takt auf den u. a. im Freizeitverkehr stark frequentierten Straßenbahnlinien M2 und M10 wurde schrittweise weiter verdichtet.
- Auf der Linie 21 durch Friedrichshain wurde der Abendverkehr ausgedehnt.
- Zusätzliche Verstärkerfahrten verkehren während der Vorlesungszeiten auf den Linien 27 und 67 zum neuen Standort der HTW Oberschöneweide.
- Der sehr schwach genutzte Abschnitt der Linie 18 zwischen Springpfuhl und Bahnhof Lichtenberg wurde eingestellt und teilweise durch die verlängerte Linie 37 ersetzt.
- Zusätzliche Fahrten auf Expressbuslinien (X10, X83) und Metrobuslinien (M41) sowie Taktverdichtungen auf der stark frequentierten Linie TXL zum Flughafen Tegel.

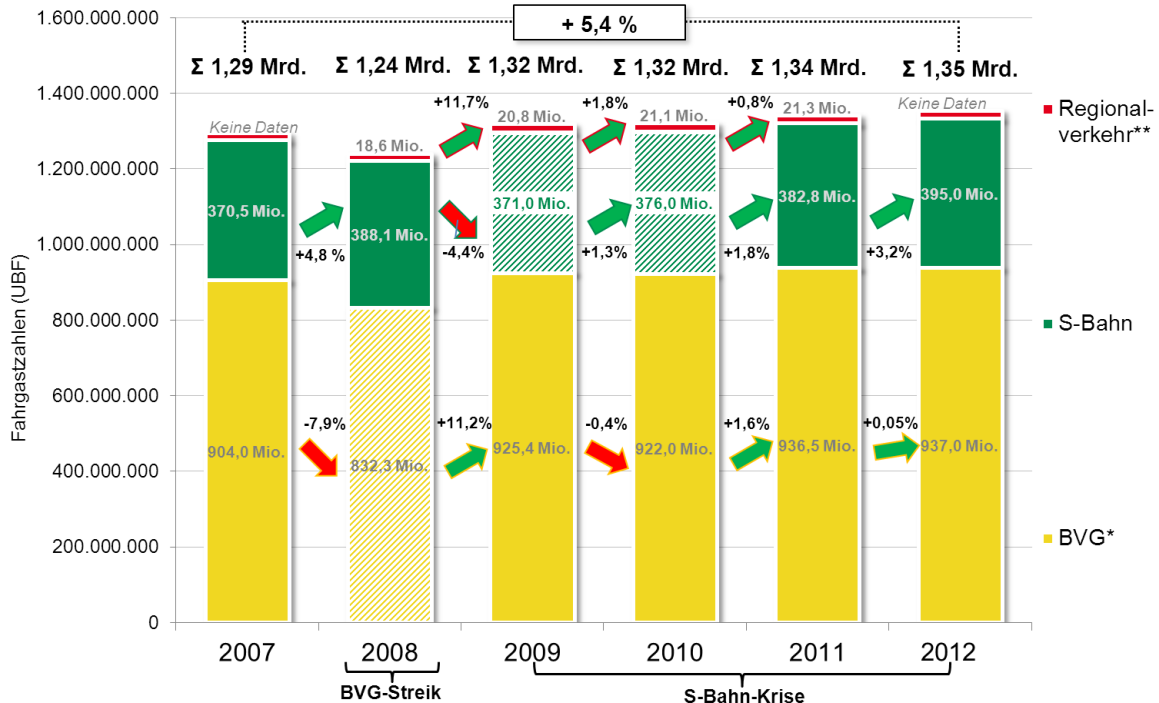
Verbesserung der Erreichbarkeit / Stärkung der polyzentralen Stadtstruktur

Die Analysen zur Erreichbarkeit der Zentren unterschiedlicher Kategorien (Zentrumsbereiche City West und Mitte, Hauptzentren, Stadtteilzentren, Ortsteilzentren, vgl. ausführliche Darstellungen in Kapitel 4.5.3) belegen, dass die Nutzer/innen des ÖPNV zu allen Tageszeiten schnell und mit wenigen (max. 2) Umsteigevorgängen die Zentren jeder Kategorie mit ihren unterschiedlichen Funktionen und Angeboten erreichen können. Der ÖPNV unterstützt damit die Polyzentralität der Stadt. Gleichzeitig stellt er sicher, dass die vielfältigen Möglichkeiten, welche die Stadt bietet, mit dem ÖPNV (bzw. mit dem ÖPNV in Kombination mit dem zu-Fuß-gehen oder auch dem – hier nicht untersuchten – Radverkehr) gut erreichbar und nutzbar sind.

III.2 Nutzerinteressen (nachfrageorientierte Ziele)

Der Blick auf die Fahrgastzahlen (Abbildung 13) belegt die Zunahme der ÖPNV-Nutzung. Dies ist einerseits auf die Bevölkerungsentwicklung sowie auf die Zunahme des Tourismus und der steigenden Erwerbstätigkeit (vgl. Kapitel 2.1) zurückzuführen, andererseits kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Angebote des ÖPNV den Bedürfnissen entsprechen, so dass bestehende Kunden ihn weiter und neue Fahrgäste ihn zunehmend nutzen.

Abbildung 13: Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV 2007-2012



Daten: Meldungen der Unternehmen, für 2012 teilweise vorläufig; * U-Bahn, Straßenbahn, Bus;

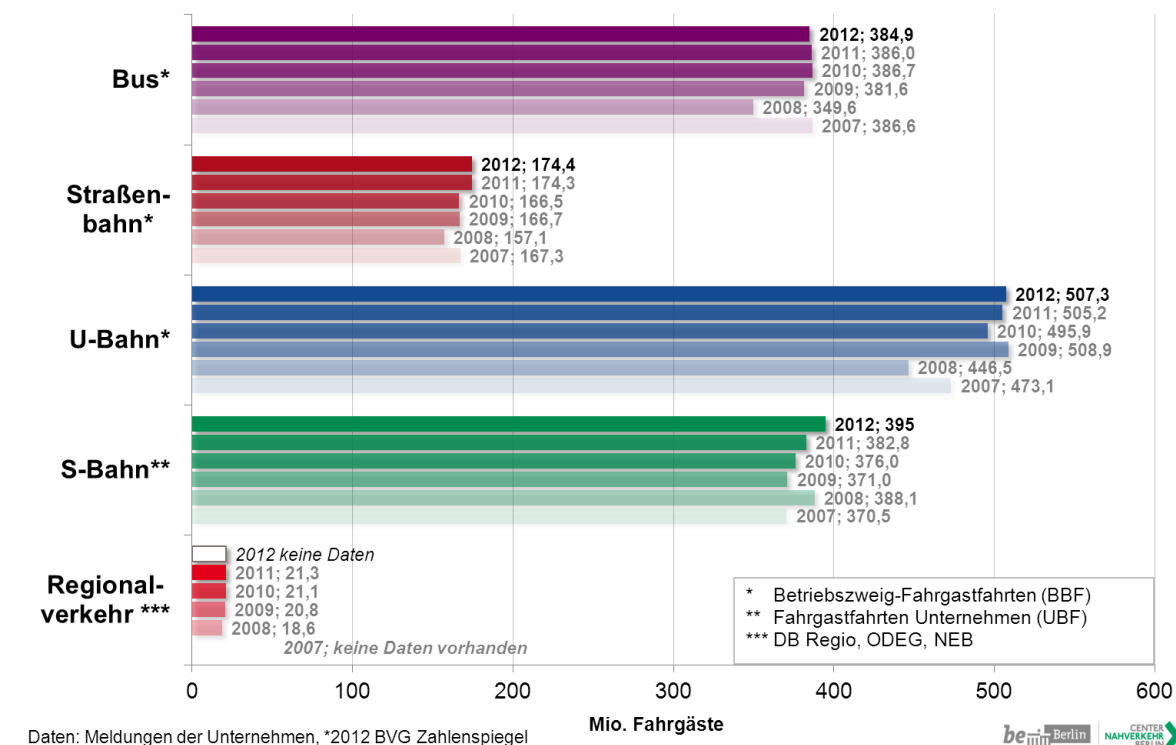
** Alle Unternehmen, für 2007 und 2012 keine Daten, Rückfallebene für Darstellung sind die Werte für 2008 bzw. 2012

Hinweis: Basisjahr 2007 als letztes Jahr vor vollständiger Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips im Berliner ÖPNV

Ein Erfolg ist dies umso mehr, als dass insbesondere die Jahre 2009 und 2010 durch die Krise bei der Berliner S-Bahn gekennzeichnet waren (vgl. Kapitel 4.4). Trotz der zahlreichen Ausfälle und Qualitätsmängel, die für die Fahrgäste erhebliche Belastungen nach sich zogen, geben die Daten keine Hinweise darauf, dass Fahrgäste dauerhaft aus dem System ÖPNV (hin zum Radverkehr und/oder MIV) abgewandert sind. Allerdings zeigt Abbildung 13 in Verbindung mit Abbildung 14 deutlich, dass es zwischen den Verkehrsträgern und Unternehmen zu Verschiebungen gekommen ist:

- So stiegen die Fahrgastzahlen der BVG von 2008 auf 2009 stark an, während die S-Bahn Rückgänge zu verzeichnen hatte. Bei der BVG gewannen dabei insbesondere die U-Bahn und der Bus Fahrgäste hinzu, so dass der Schluss nahe liegt, dass diese beiden Verkehrsträger insbesondere die S-Bahn-Ausfälle kompensiert haben. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es im Jahr 2008 bei der BVG zu einem Streik gekommen war, der die Fahrgastzahlen negativ beeinflusst hat. Auch aus diesem Grund fällt der „Sprung“ zu 2009 sehr deutlich aus.
- Im Jahr 2010 verzeichnete die BVG vor allem bei der U-Bahn Rückgänge, während bei der S-Bahn die Fahrgastzahlen wieder stiegen. Zwar waren auch in 2010 die S-Bahn-Verkehre teilweise stark eingeschränkt, jedoch nicht im gleichen Maße wie im Vorjahr mit den massiven Ausfällen. Entsprechend lässt sich schlussfolgern, dass in 2009 auf die BVG ausgewichene Fahrgäste wieder verstärkt die Angebote der S-Bahn nutzten.
- Das Jahr 2011 verzeichnet für alle Verkehrsträger⁶ und Unternehmen Fahrgastzuwächse. In diesem Jahr hatten sich die S-Bahn-Leistungen weiter stabilisiert – zwar wurden auch 2011 nicht die vollständigen Leistungen erbracht, auf vielen Linien fanden die Fahrgäste jedoch gegenüber den Vorjahren deutlich verbesserte Angebote vor.

Abbildung 14: Entwicklung der Fahrgastzahlen 2008-2011 nach Verkehrsträgern (nur Berlin)

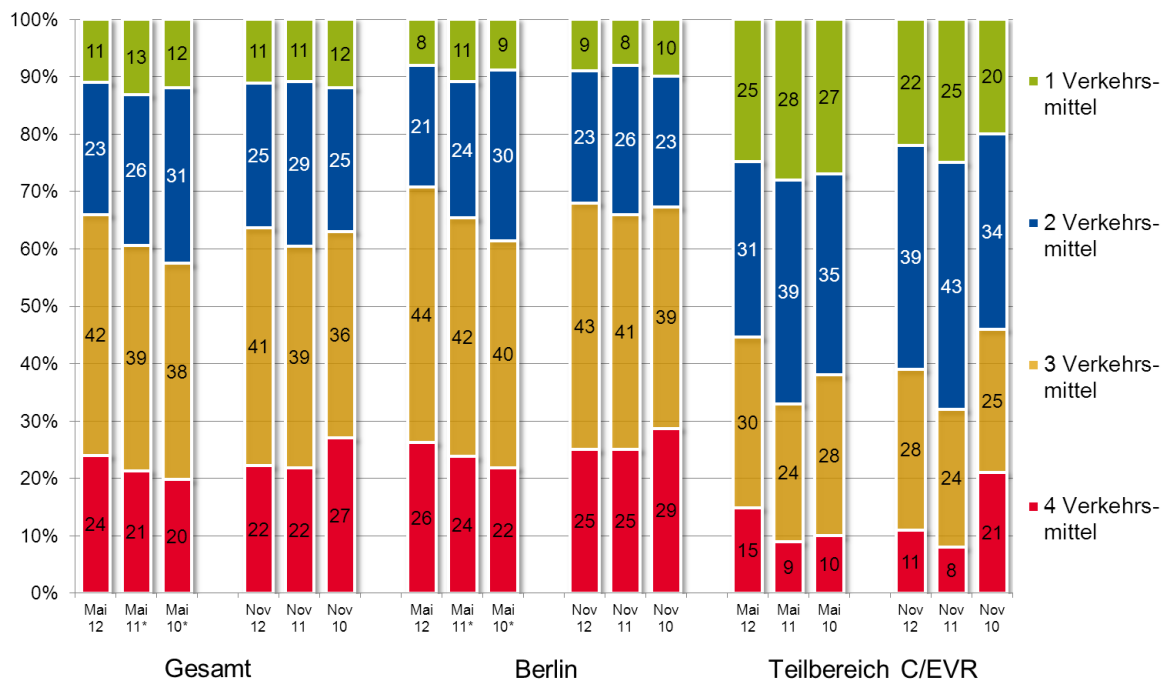


⁶ Mit Ausnahme des Busses, für den leichte Rückgänge verzeichnet wurden.

Der Blick in die im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt durchgeführten verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Kundenbefragung (vgl. Kapitel 4.6.6) zeigt, dass die Häufigkeit, mit der die Fahrgäste regelmäßig zwei oder mehrere Verkehrsmittel nutzen, unverändert hoch ist (Abbildung 15). Insgesamt ist bei Brandenburgern ein geringerer Anteil von Mehrfachnutzern festzustellen als bei Berlinern. Die überwiegende Anzahl der Fahrgäste nutzt regelmäßig drei Verkehrsmittel, auch vor dem Hintergrund der S-Bahn Krise gibt es keine nennenswerten Veränderungen des Fahrgastverhaltens.

Mit Blick auf die Angebotsgestaltung ist dies insbesondere für das Thema Verbindungsqualität und Umsteigen relevant.

Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl: Wie viel Verkehrsmittel nutzen Berliner/innen am Tag



Basis: alle Befragten, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Die Zunahme der Fahrgäste bei gleichbleibendem Angebotsvolumen führt mittlerweile allerdings dazu, dass auf stark nachgefragten Linien und Streckenabschnitten die Grenzen der Kapazität der Verkehrsträger erreicht werden (vgl. Kapitel 4.6.3). Wie in Kapitel 5 dargestellt, deuten die Entwicklungen bei allen Rahmenbedingungen, welche die ÖPNV-Nachfrage quantitativ wie strukturell beeinflussen, in Richtung eines weiteren Nachfragezuwachses. Es wird die Aufgabe des NVP 2014-2018 sein, die notwendigen Angebotsmaßnahmen durch- und umzusetzen, damit das System ÖPNV weiterhin gleichwertige Mobilitäts- und Teilhabechancen für alle Berliner/innen bietet und gleichzeitig für mehr Fahrgäste eine hohe Qualität und Attraktivität bietet.

III.3 Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs

Der durch das Land bei den Unternehmen bestellte Angebotsumfang (Leistungsvolumen) in ÖPNV und SPNV ist auf Grundlage des Nahverkehrsplans bzw. der bestehenden Verkehrsverträge festgelegt (vgl. Kapitel 4.2). Der finanzielle Rahmen (Kapitel 2.5) für die Bestelleis-

tung entspricht der jeweiligen mittelfristigen Finanzplanung des Senats. Bei der Angebotsgestaltung muss sich der Aufgabenträger innerhalb des verfügbaren Finanzrahmens bewegen und die ihm für die Bestellung von Verkehrsleistung zur Verfügung stehenden Mittel im Rahmen der Angebotsgestaltung effizient, d. h. mit dem größten Nutzen für den Fahrgast und die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Landes, einsetzen.

Dies geschieht einerseits über das Controlling der Verträge, welches dazu dient, Leistungs- und Qualitätserfüllung nachzuprüfen, Mängel aufzudecken und sowohl geeignete Maßnahmen zu deren Behebung einzufordern und zu unterstützen, als auch Abzüge bei den Ausgleichszahlungen entsprechend der getroffenen Vereinbarungen in den jeweiligen Verkehrsverträgen vorzunehmen. Die Mittel, welche aufgrund von Nicht- oder Schlechtleistung einbehalten werden, werden gemäß der politischen Vorgabe an anderer Stelle wieder in den ÖPNV reinvestiert, so dass sie tatsächlich dem Fahrgastnutzen zugutekommen (vgl. ebenfalls Kapitel 2.5).

Bei der Effizienz der Oberflächenverkehre (Bus und Straßenbahn) spielt die Priorisierung bzw. Beschleunigung des ÖPNV eine wesentliche Rolle (vgl. Kapitel 4.1.2). Durch Priorisierungsmaßnahmen erreichte Fahrzeitgewinne dienen einerseits der Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie der Fahrplanstabilität und damit der gleichmäßigen Bereitstellung der Beförderungskapazitäten. Vor allem aber ermöglichen sie es, Leistungsvolumen freizusetzen und an anderer Stelle einzusetzen.

Grundlage dafür ist der Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der BVG AöR, der einen Mechanismus enthält, über den innerhalb des bestehenden Gesamtvolumens an Verkehrsleistungen Umbestellungen auch zwischen den Verkehrsträgern U-Bahn, Straßenbahn und Bus vorgenommen werden können. Damit kann die Angebotsgestaltung auch innerhalb des bestehenden, gedeckelten Finanz- und Leistungsvolumens flexibel auf Nachfrageveränderungen reagieren.

So wurden beispielsweise die Taktverdichtungen im Abend- und Wochenendverkehr bei der U-Bahn vom 10- auf den 5-Minutentakt über die Kürzung bzw. Zusammenlegung wenig nachgefragter Buslinien kostenneutral ermöglicht. Die Untergrenze der Angebotsreduzierung bilden dabei immer die im NVP definierten Angebotsstandards (Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards): Diese dürfen auch im Rahmen von Umbestellungen nicht unterschritten werden, da sonst in den betroffenen Gebieten die Angebote nicht mehr den Anforderungen der Daseinsvorsorge entsprechen (z. B. wenn längere Haltestellenwege, Abweichungen von Mindesttakten, längere Fahrzeiten bzw. mehr Umstiege zu Zentren die Folge wären etc.).

Aufgrund dieser Regelungen ist es gelungen, die gestiegene Nachfrage v. a. bei den schieneungebundenen Verkehrsmitteln sowie in der Innenstadt und auf bestimmten, stark nachgefragten Metro-Linien durch Angebotsausweitungen zu befriedigen. Mittlerweile sind die Potenziale für Umbestellungen jedoch weitestgehend ausgereizt, Angebotsreduzierungen sind nur noch sehr vereinzelt und teilweise auf einzelne Fahrten bezogen möglich. Eine weiterhin steigende Nachfrage lässt sich daher aus dem bestehenden Volumen heraus nicht bewältigen. Auch wird es nicht möglich sein, die Attraktivität des ÖPNV so zu entwickeln, dass weitere Modal-Split-Verlagerungen und damit die Erreichung der verkehrspolitischen, sozialen und umweltbezogenen Ziele des Landes ermöglicht werden können.

Es wird Aufgabe des Nahverkehrsplans 2014-2018 sein, die notwendigen Leistungsvolumen detailliert nachzuweisen, die Möglichkeit der Anpassung von Standards zu eruieren, die finanziellen Auswirkungen der notwendigen Angebotsmaßnahmen zu überprüfen und im Rahmen der Haushaltsverhandlungen zu vertreten.

III.4 Gender Check NVP-Monitoring 2009-2011/12

Das Gleichstellungspolitische Rahmenprogramm (GPR) 2008-2011⁷ des Landes Berlin benennt die „Integration der unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen in die Stadt- und Verkehrsplanung“ als eine wesentliche, dem Handlungsfeld „Lebenswerte Stadt – Soziale Stadt – Mobile Stadt“ zugeordnete Zielstellung des Handlungsbereichs „Herausforderung Demografie“. Der auf das GPR aufbauende „Masterplan zur Umsetzung des Gleichstellungspolitischen Rahmenprogramms 2008-2011“⁸ konkretisiert diese Vorgabe um Teilzeile und ordnet diesen die erforderlichen Maßnahmen / Aktivitäten zu, für deren Umsetzung der Aufgabenträger verantwortlich zeichnet.

Bereits bei der Erstellung des Nahverkehrsplans 2006-2009 wurden daraufhin die ÖPNV-Planungen des Landes Berlin einem „Gender-Check“ unterzogen. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Fortschreibung des NVP 2010-2014 (Eckpunkte) ein und bilden ebenfalls einen wichtigen Rahmen für die Erstellung des NVP 2014-2018. Die Ausarbeitung und Überprüfung der Standards ebenso wie für die Angebotsplanung und deren Wirkungskontrolle folgen dem Grundsatz des Gender-Mainstreaming und berücksichtigen dabei insbesondere die diesbezüglichen Hinweise der FGSV.⁹ Hier heißt es:

„Mobilitätsbedürfnisse sind abhängig von der Lebenssituation einer Person und den sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen. Die mit der Lebenssituation verbundene soziale Rolle in unserer Gesellschaft wird mit dem Begriff ‚Gender‘ beschrieben. Durch das Konzept des ‚Gender Mainstreaming‘ soll der Blick auf die soziale Rolle gelenkt werden, die Frauen und Männer in unserer Gesellschaft einnehmen. Die vorhandenen Unterschiede sollen verdeutlicht und bei Handlungsansätzen im Sinne einer Gleichwertigkeit (Gerechtigkeit) berücksichtigt werden.“¹⁰

Der NVP versteht die Einbeziehung von Gender-Aspekten als Querschnittsaufgabe, die der Herstellung eines guten ÖPNV für alle Berliner/innen sowie ihrer Gäste dient. Im Regelfall werden daher – weder im NVP selber noch in den nachfolgenden Kapiteln des vorliegenden Monitorings – die jeweilige genderbezogene Komponente einer Planung, eines Standards oder einer Vorgabe nicht explizit ausgewiesen. Um verdeutlichen zu können, inwieweit der ÖPNV im Land Berlin den Anforderungen aus Gender-Sicht entspricht, aber auch um bestehende Defizite aufzudecken und Handlungsbedarfe zu identifizieren, wurden die Ergebnisse des Monitorings konkret auf Gender-Aspekte hin überprüft. Die nachfolgende Tabelle 3 gibt Auskunft darüber, inwieweit im Berliner ÖPNV im Zeitraum 2009-2011/12 die Anforderungen, Ziele und Standards an den ÖPNV zur Berücksichtigung des Gender-Ansatzes berücksichtigt und umgesetzt wurden.¹¹

⁷ Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen: Das gleichstellungspolitische Rahmenprogramm (GPR) 2008-2011: Strategien für ein geschlechtergerechtes Berlin. Online unter: <http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-frauen/gpr.pdf>. Zugriff: 12.02.2013.

⁸ Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen: Masterplan zur Umsetzung des gleichstellungspolitischen Rahmenprogramms 2008-2011. Vorlage – zur Kenntnisnahme – an das Abgeordnetenhaus Berlin. Drucksache 16/2571. 31.07.2009. Online unter: http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-frauen/mp_gpr_drs_16_2571.pdf. Zugriff: 13.02.2013

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: Hinweis zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen. Ausgabe 2004.

¹⁰ ebd., S. 5.

¹¹ Grundlage der Aufstellung und Bewertung sind erneut die bereits zitierten Hinweise der FGSV, vgl. ebd., S. 9 ff. Die im Rahmen des Masterplans zur Umsetzung des GPR 2008-2011 benannten Aktivitäten / Maßnahmen sind durch ein Sternchen (*) gekennzeichnet.

Dabei fand folgendes Bewertungsschema Anwendung:

	Anforderungen erfüllt
	Anforderung teilweise erfüllt
	Anforderung nicht erfüllt
	Anforderung (noch/zeitnah) erfüllt bzw. kontinuierliche Aufgabe
	Anforderung teilweise erfüllt, besonderer Beobachtungs- und/oder Handlungsbedarf
	Kein Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans

(*) Maßnahme / Aktivität des Masterplan zum GPR 2008-2011

Tabelle 3: Umsetzung der Anforderungen zu Gender-Aspekten im ÖPNV 2009-2011/12

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Erschließung / Verbindung	
Anbindung frauenrelevanter Ziele an den ÖPNV; Ziele sollten möglichst direkt angefahren werden (*)	Standards für einzelne Einrichtungen haben sich als nicht praktikabel erwiesen, daher Überprüfung im Zusammenhang mit Vorgaben (Reisezeit, maximale Zahl der Umstiege) zur Erreichbarkeit der Haupt-, besondere Stadtteil-, Ortsteilzentren. Ergebnis: Alle Vorgaben wurden erreicht. (Kapitel 4.5.3)
Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen (max. 300 m Radius)(*)	Ziel-Vorgaben zur Erschließung (Einzugsradius 300 m bei hoher bzw. 400 m bei niedriger Nutzungsdichte für 80 % der Bevölkerung tagsüber) werden überall eingehalten. Der Toleranzwert (96 %) wird jedoch leicht verfehlt. (Kapitel 4.5.1)
Kurze Wartezeiten beim Umsteigen	Vorgaben zur Anschlusssicherung bestehen bislang nur für U-Bahn (Anschlusssicherung gilt als hergestellt, wenn Wartezeit an den jeweiligen Stationen fahrplanmäßig < fünf Minuten). Diese Vorgabe wird eingehalten. Für die anderen Verkehrsträger bzw. für die verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherung besteht ein Entwicklungsauftrag, der derzeit noch nicht umgesetzt ist.
Selbstverständliche Erschließung neuer Baugebiete mit dem ÖPNV	Es wird vermutet, dass die Abnahme bzw. die (leichte) Verfehlung des Toleranzwertes für die Erreichbarkeit der Haltestellen durch die Errichtung neuer Wohnstandorte begründet ist, die außerhalb der bisherigen ÖV-Erschließung liegen, da im Monitoring-Zeitraum keine wesentlichen Veränderungen am Haltestellennetz des ÖV erfolgten. (Kapitel 4.5.1)
Bedienung	
Abstimmung des Fahrplanangebots auf den Bedarf der Nutzerinnen; entsprechende Angebote auch in SVZ und NVZ bereithalten (*)	Die als NVP-Standards definierten Mindesttakte in HVZ und NVZ werden gemeinhin eingehalten. Ausnahmen bestehen nur in wenigen und begründeten Fällen (in der NVZ in Gewerbegebieten, die primär auf den Berufsverkehr ausgerichtet sind sowie auf Kiezlinien mit geringer Nachfrage). Umfangreichere Abweichungen bestehen in der abendlichen SVZ, in der auf vielen Kiez- und Erschließungslinien die Bedienung gegen 21 oder 22 Uhr endet. In der Regel finden sich hier Haltestellen von Linien mit Abendangebot in akzeptabler Nähe. (Kapitel 4.5.2)

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Abstimmung der Fahrpläne auf Öffnungszeiten relevanter Einrichtungen (*)	Die Eckpunkte des NVP 2014-2018 beinhalteten den grundsätzlichen Auftrag, die Weiterentwicklung der Bedienungsstandards (Verkehrszeiten und Takte) für die Gesamtstadt zu prüfen, da sich in der Vergangenheit bereits Nachfrageverschiebungen im Tagesverlauf (u. a. aufgrund veränderter Ladenöffnungszeiten sowie der weiteren Flexibilisierung der Arbeitswelt) ergeben hatten. Dieser Prüfauftrag wurde über planerische Maßnahmen (Verlängerung des 5-min Takts bei der U-Bahn in den Abendstunden und am Wochenende (2009), veränderte Linienführungen, Verdichtung auf nachfragestarken Linien), die der Verbesserung der Erreichbarkeit relevanter Einrichtungen dienen (z. B. Krankenhaus Hedwigshöhe) erreicht. Für den NVP 2013-2014 ist die flexiblere Gestaltung der Verkehrszeiten und Anpassung an lokale Anforderungen (u. a. durch Übergangszeiten) ein gesetztes Thema. (Kapitel 4.3.2, Kapitel 4.5.2)
Förderung der für die kleinräumige Erschließung geeigneten Bus- und Straßenbahnsysteme ebenso wie „schnelle“ ÖPNV-Systeme	Es wurden zahlreiche Angebotsmaßnahmen umgesetzt, die u. a. der Verbesserung der Feinerschließung in den Quartieren dienen, z.B. 2009: neues Linienkonzept zur kleinräumigen Angebotsoptimierung in Lichtenberg/Friedrichsfelde, 2012: bezirkliche Konzepte in Zehlendorf, Stärkung tangentialer Verbindungen, neues Bezirkskonzept Reinickendorf, verbesserte Anbindung des Humboldt-Krankenhauses nach Tegel, Verbesserung der Erschließung des Märkischen Viertels. (Kapitel 4.3.2)
Abends und Nachts: angemessene Bedienung ggf. mit flexiblen Bedienungsformen, Ausstieg zwischen Haltestellen, Möglichkeit der Bestellung von Anschluss taxis	In den Tarifgebieten B und C besteht auf allen Buslinien ab 20 Uhr (einschließlich Nachtlinien) auch zwischen den Haltestellen die Möglichkeit, auszusteigen. In zahlreichen, insbesondere den weniger dicht besiedelten, peripheren Stadtgebieten, besteht nachts ein Haustürservice. Zudem gibt es die Möglichkeit, über das Fahrpersonal ein Taxi für den Anschlussverkehr zu rufen.
Haltestellen	
Einrichtung von Haltestellen grundsätzlich in der Nähe von Wohngebäuden oder belebten Nutzungen	Vorgaben zur Erschließung (Einzugsradius 300 m bei hoher bzw. 400 m bei niedriger Nutzungsdichte) werden überall eingehalten. (Kapitel 4.5.1)
Barrierefreie Erreichbarkeit von Haltestellen, ggf. Anlage von Rampen, Aufzügen, geringe Einstiegshöhe (Niederflurhaltestellen) (*)	Die Anzahl der barrierefrei zugänglichen Bahnhöfe und Stationen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen, mehr als die Hälfte aller Regional-, Fern-, S-, und U-Bahnhöfe sind bereits barrierefrei zugänglich. An vielen Stationen erleichtern zudem Fahrtreppen den Zugang. In den nächsten Jahren wird der barrierefreie Ausbau weiter vorangetrieben. Nach den Vorgaben des neuen PBefG ist die komplette Barrierefreiheit bis 2022 herzustellen, der barrierefreie Zugang zu S- und U-Bahnhöfen soll gemäß Berliner Aktions- und Maßnahmenplan zur UN-Behindertenrechtskonvention bis 2020 vollständig realisiert werden. Bei der Straßenbahn wurde bereits die Mehrzahl an Haltestellen als Haltestelleninseln so gestaltet, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Niederflurbahnen möglich ist. Beim Bus konnte der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen in den Jahren 2009 bis 2011 mithilfe zurückfließender Haushaltsmittel, die auf Grund der S-Bahn-Krise einbehalten wurden, beschleunigt werden. In den kommenden Jahren soll das barrierefreie Umbauprogramm für Bushaltestellen weitergeführt werden. Auf Grund der sehr hohen Anzahl an Bushaltestellen in Berlin, ist eine Umrüstung aller Haltestellen allerdings nicht mittelfristig realisierbar. (Kapitel 4.6.5)

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Einsatz von Personal zur Gewährleistung sozialer Kontrolle und Erhöhung der Sicherheit; Notrufmöglichkeiten (*)	<p>Alle Verkehrsunternehmen setzen Sicherheitspersonal ein. Bei der S-Bahn erfolgt der Personaleinsatz lageabhängig, bei der BVG sieht das Einsatzkonzept eine Kombination aus flächendeckender Präsenz und dem Einsatz in Schwerpunktbereichen vor. Die BVG hat die Anzahl des Sicherheitspersonals seit 2011 weiter erhöht, zusätzlich zu den Sicherheitskräften erfolgt der Einsatz von Mitarbeitern als Kontrollpersonal in auffälliger Dienstkleidung. Auf den Außenästen werden mobile Streifen eingesetzt, im Bus- und Straßenbahnnetz sind Fahrzeugbegleiter und externes Sicherheitspersonal unterwegs. In Sicherheitsfragen arbeitet die BVG eng mit der Berliner Polizei zusammen, sowohl in strategischen Fragen als auch konkret vor Ort durch gemeinsame Patrouillen.</p> <p>Notrufsäulen sind im Bereich der S-Bahn auf allen Mischbahnhöfen vorhanden, die Mehrzahl der reinen S-Bahnhöfe verfügen über deutlich gekennzeichnete Informationssäulen, an denen Fahrgäste einen Hilferuf absetzen können. Auf allen U-Bahnhöfen stehen barrierefreie Notruf- und Informationssäulen zur Verfügung, in deren Nähe immer eine Videokamera installiert ist, die in der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service (BL-SuS) aufgeschaltet wird, sobald der Notruf betätigt wird. Bei der S-Bahn wird Videoüberwachung nur auf Bahnsteigen an Mischbahnhöfen mit dem Fernverkehr eingesetzt.</p> <p>Trotz dieser Maßnahmen fühlen sich zahlreiche Fahrgäste v. a. nachts in Bahnhöfen und Fahrzeugen nicht sicher. Hier besteht weiterer Handlungsbedarf. (Kapitel 4.6.2)</p>
Übersichtliche, gut einsehbare Gestaltung, ausreichende Beleuchtung; Witterungsschutz aus durchsichtigem Material, Sitz- und Gepäckablagemöglichkeiten, gut lesbare Informationen (*)	<p>Der Nahverkehrsplan beinhaltet einen Katalog an Ausstattungsmerkmalen, welcher über die gesetzlichen Vorgaben (BOStrab, BO-Kraft) hinaus geht und Standards für Aufenthaltsmöglichkeiten, Serviceeinrichtungen, Wegweisung, Information etc. benennt. Die Umsetzung erfolgt über die Verkehrsverträge. Die benannten Merkmale (Beleuchtung, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Informationen) sind dabei als Standardausstattung vorgegeben (Abweichung sind bei den im Straßenraum befindlichen Straßenbahn- und Bushaltestellen im Einzelfall möglich, z. B. wenn die straßenräumliche Gegebenheiten eine bestimmte Ausstattung nicht zulässt). (Kapitel 4.6.3)</p> <p>Ein systematisches Controlling der Einhaltung des Ausstattungsgrads findet nicht statt. Vom Aufgabenträger initiierte, qualifizierte Beobachtungen lassen darauf schließen, dass z. B. in Bezug auf Information und Sauberkeit (oft aufgrund Graffiti bzw. Vandalismus) nicht alle Haltestellen stets den Vorgaben entsprechen.</p>
Kurze und direkte Zuwegungen, Übersichtlichkeit, ausreichend Beleuchtung etc.; bei B&R / P&R ausreichende Zahl sozial sicherer Stellplätze für Frauen vorhalten (*)	<p>Die Verknüpfung der Haltestellen des ÖPNV mit dem MIV bzw. dem Fahrradverkehr ist insbesondere im Hinblick auf die Erledigung von Wegeketten von großer Relevanz und genießt in der Berliner Verkehrspolitik hohe Priorität. Die Anlage der Stellplätze erfolgt jedoch im Straßenraum und ist damit im Regelfall nicht im Einflussbereich des ÖPNV-Aufgabenträgers.</p>
Fahrzeuge	
Umstellen des Fahrzeugsparks auf Niederflertechnik, v. a. Möglichkeit, selbstständig (d. h. ohne Hilfe) mit Kinderwagen und Rollstuhl in das Fahrzeug einzusteigen	<p>Seit 2010 setzt die BVG ausschließlich barrierefreie Busse ein. Die Straßenbahnbeschaffung ist derzeit laufend, die Serienlieferung der „FLEXITY Berlin“ hat im September 2011 begonnen. Bis Ende 2017 werden schrittweise alle Straßenbahnlinien Berlins mit Niederflurbahnen ausgestattet sein. Bis dahin werden auf den Straßenbahnlinien, auf denen noch nicht durchgängig barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden, Fahrten mit Niederflurbahnen (Nf-Bahnen) in vereinbarten Mindesttakten angeboten.</p>

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Ausreichend Abstellflächen in Fahrzeugen, Rückhaltemöglichkeiten etc.	<p>Der Nahverkehrsplan enthält die Vorgabe, dass beim Fahrzeugeinsatz entsprechend große Mehrzweckabteile für die Kinderwagen-, Rollstuhl- sowie Gepäckmitnahme vorzuhalten sind. Größe und Lage der Mehrzweckabteile unterscheiden sich dabei nach Verkehrsmittel und Fahrzeugtyp. Allgemein verfügen alle eingesetzten Fahrzeuge über entsprechende Flächen. Inwieweit diese ausreichend sind, kann pauschal nicht ausgesagt werden, da dies u. a. abhängig ist vom Bedarf, der nach Tageszeit und Streckenabschnitt erheblich schwanken kann. Zudem zeigen die (nur) für den Bus vorliegenden Auswertungen der sog. 100 %-Meldungen (Fahrgäste können an Haltestelle nicht mitgenommen werden), dass zunehmend Kapazitätsengpässe erreicht werden. Der NVP 2014-2018 wird sich mit der Frage der ausreichenden Kapazitäten auch und geeignete Maßnahmen entwickeln. (Kapitel 4.6.3)</p> <p>Ab 2013 beschafft die BVG zudem neue Gelenkbusse, welche über zwei Multifunktionsabteile verfügen werden.</p> <p>Rückhaltemöglichkeiten sind eine Grundanforderung zur Gewährleistung eines (verkehrs-)sicheren Aufenthalts im Fahrzeug.</p>
Bei U- und S-Bahn: Durchgangsmöglichkeiten zwischen den Einzelwagen, Möglichkeit für Rufkontakt zur Fahrerkabine, nachts Mitfahrt von Begleitpersonal im Zugabteil (*)	<p>Bei den Zügen der S-Bahn Berlin GmbH besteht grundsätzlich eine Sichtbeziehung zwischen den einzelnen Wagen. Bei Zügen der Baureihe 481 ist darüber hinaus im Viertelzug die Durchgängigkeit gewährleistet, allerdings nicht für alle auf Rollstühle angewiesenen Fahrgäste.</p> <p>Bei der U-Bahn werden ältere Fahrzeug- und Wagentypen, bei denen eine Sichtbeziehung zwischen den Wagen noch nicht durchgängig möglich ist, im Zuge anstehender Modernisierung mit entsprechenden baulichen Vorkehrungen ausgestattet.</p> <p>Die Einsehbarkeit der Fahrzeuge (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) ist vollständig gegeben. Die Minimierung der Fensterbeklebung mit Werbung bzw. die Nutzung transparenter Folien wird zudem durch das Controlling des Verkehrsvertrags überwacht.</p> <p>In allen Fahrzeugen, ausgenommen den Omnibussen, befinden sich Fahrgastsprechstellen, die im Notfall nach Betätigung einen direkten Kontakt zum Fahrer herstellen.</p>
Fahrradmitnahme ganztätig	Die Fahrradmitnahme ist im Berliner ÖPNV ganztätig möglich, dabei findet ein spezieller Fahrradkartentarif Anwendung. (Kapitel 4.8)
Tarifgestaltung	
Günstigere Tarife für Gelegenheits- und Gruppenverkehre (Familien)	<p>Das Kleingruppenticket wurde im Rahmen der Tarifanpassung zum 01.01.2011 im Preis gesenkt. Für den Tarifbereich AB wurde der Preis um knapp 6 %, im Tarifbereich BC um rund 1 % sowie im Tarifbereich ABC um rund 4 % gesenkt. Bei der Tarifmaßnahme im August 2012 erfolgt eine moderate Preissteigerung des Kleingruppentickets um ca. 3 % (alle Tarifgebiete).</p> <p>Wenngleich kein eigenständiges Familienticket im VBB angeboten wird, können Fahrgäste mit einer VBB-Umweltkarte bzw. Monatskarte am Wochenende und an Feiertagen ganztätig bis zu einem weiteren Erwachsenen sowie bis zu drei Kinder bis 14 Jahren kostenlos mitnehmen.</p> <p>Darüber hinaus gibt es für schulpflichtige Kinder mit dem Schülerticket und dem Geschwisterticket günstige Tarifangebote, für die bei den vergangenen Tarifanpassungen im Bartarif geringe Preissteigerungen und Abonnement keine, bzw. marginale Preissteigerungen zur Anwendungen kamen.</p>

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Fahrscheine mit zeitbezogener Gültigkeitsdauer sind für die Erledigung von Wegeketten günstiger als Fahrscheine mit entfernungs-/raumbezogener Gültigkeit	Einzelfahrscheine im Berliner Stadtgebiet sowie im direkt angrenzenden Umland (Tarifbereich C) sind zeitbezogen und für zwei Stunden gültig. Dies erlaubt es mehrere Erledigungen in einer Wegekette mit nur einem Fahrschein durchzuführen und dazu die Fahrt zu unterbrechen und fortzusetzen. Allerdings ist die Rückfahrt zum Ausgangsort mit demselben Ticket nicht zulässig, so dass hier ggf. der Erwerb eines weiteren Tickets erforderlich ist. Bei einer Weiterentwicklung des Tarifs ist die richtungsbezogene Gültigkeit der Fahrscheine ggf. erneut zu überprüfen.
Reduzierte Tarife außerhalb der Spitzenzeiten	Die 10-Uhr-Karte ermöglicht die Nutzung des ÖPNV zum reduzierten Tarif in den Tarifbereiche Berlin AB, BC oder ABC an Werktagen zwischen 10 Uhr und 3 Uhr des Folgetages sowie am Wochenende und an Feiertagen ganztägig. Erhältlich ist sie als Monatskarte (Kalendermonat oder gleitend). Gegenüber dem Normaltarif ermöglicht sie Mobilität zu deutlich günstigeren Kosten: Bei monatlichem Kauf kostet die 10-Uhr-Karte für den Tarifbereich AB 55 Euro (statt 77 Euro für eine reguläre Umweltkarte AB). Im Abo mit einmaliger Abbuchung kostet sie 491 Euro (statt 680 Euro für eine reguläre Umweltkarte AB).
Aufrechterhaltung des Fahrscheinverkaufs abseits von Automaten, Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs bzw. der Beratung durch Personal	Neben den Fahrkartenautomaten an Bahnhöfe und Bahnsteigen sowie der Möglichkeit, in Bus und Straßenbahn (beim Fahrer bzw. am Automaten) Fahrscheine zu erwerben, besteht in Berlin ein dichtes Netz an Verkaufs- und Servicepunkten, welche durch die Verkehrsunternehmen selber betrieben werden. Hier werden sowohl Fahrscheine als auch Beratungsleistungen angeboten. Die BVG gestaltet darüber hinaus im Rahmen ihrer Serviceoffensive 2.011 Verkaufs- und Servicepunkte um und erhöht deren Kundenfreundlichkeit.

Zahlreiche Anforderungen an einen geschlechtergerechten ÖPNV können im Land Berlin bereits als erfüllt angesehen werden. Die Bewertung zeigt jedoch hinsichtlich einiger Aspekte weiteren Handlungsbedarf auf. Dazu gehören vor allem:

Besonderer Handlungsbedarf

- Erschließung neuer Baugebiete mit dem ÖPNV: Qualität und Leistung entsprechend der Erschließung bestehender Gebiete, v. a. Einhaltung der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung;
- Prüfung weiterer Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der objektiven sowie zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste in Bahnhöfen, Stationen, Fahrzeugen und auf Zu- bzw. Abwegen zum / vom ÖPNV
- Verbesserung der Kapazität auf Strecken-/Linien, bei denen es aufgrund der hohen Nachfrage Kapazitätsengpässen entstehen;
- Bereitstellung von ausreichend Mehrzweckabteilen in Fahrzeugen.

Weiterer Handlungsbedarf

- Verbesserung der Anschlusssicherung – auch verkehrsträgerübergreifend;
- Sicherung der Mindestakte in der SVZ, bei Abweichungen weiterhin Einzelfallprüfung auch hinsichtlich gender-relevanter Gesichtspunkte;
- Prüfung der Auswirkung von Tarifmaßnahmen nach Gender-Gesichtspunkten,

Kontinuierliche Aufgaben

- Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen sowie von Informationsangeboten;
- Verbesserung der Informationsbereitstellung (an Haltestellen, in Fahrzeugen, online, mobil) im Regelbetrieb wie auch bei planmäßigen und unplanmäßigen Abweichungen und Störungen sowie weitere Verbesserung der Sauberkeit im ÖPNV
- Kontinuierliche Nachsteuerung bzw. Anpassung des Angebots an veränderte Nachfrage bzw. an veränderte Rahmenbedingungen (Bevölkerungszahl und -struktur, Nutzungs- bzw. Funktionsänderungen auf lokaler Ebene mit Konsequenzen für Quelle-Ziel-Beziehungen, Veränderung von Verkehrszeiten, Anforderungen an kleinräumige Erschließung);
- Verbesserung der Datengrundlagen, z. B. differenzierte Daten zu Einkommen, Alter, Geschlecht, spezifischen Mobilitätsbedingungen etc. der Nutzer- und Zielgruppen des Berliner ÖPNV;
- Beteiligung von Interessensvertretungen und Repräsentanten unterschiedlicher Fahrgast- und Nutzergruppen in die ÖPNV-Planung (u. a. via „Forum Nahverkehr“) und damit Sicherstellung der Berücksichtigung unterschiedlichster Anforderungen an den ÖPNV i. S. des Gender Mainstreaming.

Es wird Aufgabe des NVP 2014-2018 sein, die identifizierten Handlungsbedarfe weiter auszuarbeiten, zu prüfen und entsprechende Maßnahmen in die Planungen zu integrieren. Bei der parallel zur Erstellung des vorliegenden NVP-Monitoringberichts erfolgten Zusammenstellung der Planungsgrundlagen (vgl. dazu auch Kapitel 2.1 und Kapitel 5) ist bereits deutlich geworden, dass insbesondere die Gewährleistung der Einhaltung der Erschließungsstandards ebenso wie die Sicherstellung der Anbindung neuer Baugebiete den ÖPNV in den nächsten Jahren vor große Herausforderungen stellen wird.

Bevölkerungszunahme, kontinuierlich steigende Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen sowie die wirtschaftliche Entwicklung Berlins führen zu einer dynamischen Flächenentwicklung. Die Anbindung neu entwickelter Flächen ebenso wie die Nachverdichtung von Angeboten in Gebieten, in denen bestehende Nutzungen verdichtet bzw. intensiviert werden, erfordert die Bereitstellung entsprechender Leistungsvolumen. Diese sind in Berlin derzeit nach oben hin gedeckelt. Bestehende Potenziale zur Umverteilung des Leistungsvolumens sind weitestgehend ausgeschöpft.

Ohne einen entsprechenden Leistungsaufwuchs in Verbindung mit der Bereitstellung der dafür notwendigen finanziellen Mittel auf Seiten des Landes sind mittel- bis langfristig Verschlechterungen im Angebot sowie die Verfehlung der vorgegebenen Standards zu befürchten. Eine Konsequenz wäre, dass die Ziele der Daseinsvorsorge sowie der Chancengleichheit bei der Verwirklichung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern absehbar nicht mehr erreicht werden könnten. Das Ziel eines geschlechtergerechten Berlins würde damit weiter in die Ferne rücken.

IV. Rahmenvorgaben und Angebotsstandards

Die Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans definieren die erforderliche Qualität und den Umfang des Berliner ÖPVN-Angebots. Sie dokumentieren, welches Angebot die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Wahrnehmung ihrer Funktion als Aufgabenträger unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Landes (vgl. Kapitel 3) als angemessen betrachtet.

Mit der Darstellung der tatsächlichen Entwicklungen im Berichtszeitraum 2009-2011 bzw. 2012 weist der Aufgabenträger nach, inwieweit Umfang, Qualität und Leistungsfähigkeit des Angebots den Rahmenvorgaben entsprechen.

IV.1 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

IV.1.1 Neubau von Infrastruktur

SPNV

Die Schienenanbindung des Flughafens BER ist seit dem 30.10.2011 fertiggestellt. Die Inbetriebnahme ist abhängig vom Termin der Flughafeneröffnung, welcher zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes noch nicht endgültig fest stand.

Der Berliner Abschnitt der Dresdner Bahn, der als Teil der Verbindung nach Dresden ursprünglich sogar zeitgleich mit dem neuen Hauptbahnhof in Betrieb gehen sollte und für die Anbindung des neuen Flughafens BER von erheblicher Bedeutung ist, befindet sich aufgrund ungeklärter Fragen im Planfeststellungsverfahren noch nicht im Bau. Dabei sind insbesondere die Realisierungsmodalitäten im Bereich Lichtenrade aufgrund der Lärmbelastung für die Anwohner noch umstritten. Mit Beginn 2013 war noch nicht klar, welche Variante endgültig aus dem noch laufenden Planfeststellungsverfahren hervorgehen wird, dessen Abschluss für 2016 erwartet wird. Eine Fertigstellung der Dresdner Bahn ist laut Aussage des Infrastrukturbetreibers für 2019/2020 vorgesehen (Quelle: VBB GmbH).

Seit 2010 befindet sich die Nordanbindung des Hauptbahnhofs an das S-Bahnnetz im Bau. Die Arbeiten für diese Anbindung, die den ersten Bauabschnitt (Nordring – Hauptbahnhof) der neuen Nord-Süd-Strecke darstellt, werden voraussichtlich 2017 abgeschlossen sein. Der zweite Bauabschnitt (Hauptbahnhof – Potsdamer Platz), befindet sich zur Zeit in der Planung. Bei vorliegender Finanzierungsvereinbarung soll der Baubeginn 2019 stattfinden.

Der Bahnhof Ostkreuz befindet sich aufgrund von Abhängigkeiten mit anderen Baumaßnahmen der Deutschen Bahn sowie Verzögerungen beim Planfeststellungsverfahren nach derzeitigem Stand noch bis voraussichtlich 2016 im Umbau. Die neue Ringbahnhalde der S-Bahn konnte schon im April 2012 in Betrieb genommen werden. Im Sommer 2012 begann der Abriss und Neubau des S-Bahnhofs Warschauer Straße, dessen umfassende Erneuerung mit der Maßnahme Ostkreuz verknüpft ist.

Mit dem Bau des Regionalbahnhofs Köpenick konnte hingegen noch nicht begonnen werden. Die Verzögerung ggü. der ursprünglichen Planung ist hier auch der Abhängigkeit mit anderen geplanten Baumaßnahmen der Deutschen Bahn geschuldet. Nach aktueller Einschätzung ist mit einem Baubeginn nicht vor 2016 zu rechnen, die Inbetriebnahme wird daher voraussichtlich nicht innerhalb der Laufzeit des NVP 2014-2018 erfolgen.

U-Bahn

Der Lückenschluss der U-Bahnlinie 5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor befindet sich seit 2010 im Bau. Durch die Errichtung des Kreuzungsbahnhofs Unter den Linden ist die U-Bahnlinie U 6 zwischen Sommer 2012 und Winter 2012/2013 zwischen den Bahnhöfen Französische Straße und Friedrichstraße unterbrochen. Die Fertigstellung der Neubaustrecke ist für das Jahr 2019 anvisiert.

Straßenbahn

Im September 2011 wurde die Straßenbahnneubaustrecke vom Bahnhof Adlershof zur Wissenschaftsstadt WISTA in Betrieb genommen. Seither verkehren die Linie 60 und 61 zur neuen Endstelle Karl-Ziegler-Straße.

Die Anbindung des Berliner Hauptbahnhofs an das Straßenbahnnetz befindet sich seit 2011 im Bau. Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2014 erfolgen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt untersucht derzeit die Machbarkeit von vier Straßenbahnneubaustrecken:

- Alexanderplatz – Kulturforum
- Hauptbahnhof – U Turmstraße
- WISTA II (Großberliner Damm)
- zweigleisiger Ausbau Mahlsdorf

In Abhängigkeit vom Ergebnis, sollen die Neubaustrecken nach Abschluss der Untersuchung in Planfeststellungsverfahren überführt werden.

Der Prüfauftrag zu einer möglichen Stilllegung der Straßenbahnstrecke in der Boxhagener Straße im Zusammenhang mit der Straßenbahnanbindung des Bahnhofs Ostkreuz wurde bearbeitet und kam zum Ergebnis, dass eine Beibehaltung der Strecke Vorteile für Fahrgäste, Nachfrage, betriebliche Flexibilität und Anwohner hat. Im Folgenden wird derzeit die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Straßenbahnanbindung Ostkreuz bei Beibehaltung der Strecke in der Boxhagener Straße aktualisiert (Stand 4. Quartal 2012). Die Maßnahme soll zeitnah zur Fertigstellung des Bahnhofs Ostkreuz umgesetzt werden.

Im Straßenbahnnetz wurden zudem kleinteilige Netzanpassungsmaßnahmen überprüft und bereits umgesetzt. So wurde im Juni 2012 die Zwischenendstelle am S-Bahnhof Springpfuhl in Betrieb genommen und das Angebot der Linie 18 nachfragegerecht angepasst. Des Weiteren befindet sich die Zwischenendstelle am Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) derzeit im Plangenehmigungsverfahren. Sie wird in der Straße an der Wuhlheide errichtet und soll im Wintersemester 2013/14 in Betrieb genommen werden. Weitere Maßnahmen befinden sich in der Untersuchung oder werden in Abhängigkeit mit anderen Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt.

IV.1.2 Optimierung der vorhandenen Infrastruktur / ÖPNV-Priorisierung

Im Zeitraum 2009 bis 2011 ist die Durchschnittsgeschwindigkeit im Oberflächennetz (Bus/Straßenbahn) weitestgehend gleich geblieben. So lag die Durchschnittsgeschwindigkeit im Bereich Omnibus im Jahr 2011 bei 19,5 km/h und damit unverändert zum Jahr 2009 (19,51 km/h). Im Bereich Straßenbahn stieg die Durchschnittsgeschwindigkeit marginal von 19,2 km/h im Jahr 2009 auf 19,3 km/h im Jahr 2011.

Diese Durchschnittswerte an sich sind jedoch nur bedingt aussagekräftig, da die Entwicklung der Geschwindigkeit auf einzelnen Strecken oder Streckenabschnitten sehr unterschiedlich

sein kann. Die Geschwindigkeit ist zudem teilweise von permanenten oder sich vorübergehend ändernden Gegebenheiten im Straßenraum abhängig. Zu diesen gehören lang andauernde und/oder Großbaustellen, Straßenraumaufteilung, Haltestellen, Vorhandensein separater Fahrwege, Gestaltung der Knoten und Einmündungen, Tempo-30-Regelungen, Kfz-Verkehrsmengen etc. Darüber hinaus ist sie vom Betriebsablauf der BVG abhängig (z. B. stark unterschiedliche Haltestellenaufenthaltszeiten, veränderte Linienführungen). Um hier detailliertere und genauere Aussagen treffen zu können, hat die BVG derzeit mit FadaPlus ein Instrument zur automatischen Fahr- und Verlustzeitmessung und -analyse eingeführt. Beim Bus wird eine Einführung des Systems derzeit geprüft. Das System soll es zukünftig ermöglichen, fahrplanseitige Fahrzeitreserven und externe Ursachen von Fahrzeitverlusten zu identifizieren, um geeignete Maßnahmen zur Verstetigung des Fahrflusses und Fahrzeitorientierung ergreifen zu können.

Von den knapp 2.100 Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin sind ca. 1.400 für den ÖPNV relevant. Von diesen 1.400 Anlagen sind bislang 926 (=ca. 58 %) umgerüstet worden, um den ÖPNV zu priorisieren (Stand Oktober 2012). Während im Bereich Straßenbahn das zum Ende der 1990er-Jahre aufgesetzte Maßnahmenprogramm erfolgreich abgeschlossen wurde und aktuell nur noch neu hinzugekommene Anlagen mit ÖV-Priorisierung ausgestattet werden (bspw. neue Parkhauszufahrten von Investorenprojekten), befindet sich das Rahmenprogramm Busbeschleunigung noch in der Umsetzung. So wurden zwischen 2009 und 2011 insgesamt 160 Maßnahmen umgesetzt:

Tabelle 4: Realisierte Anlagen zur ÖPNV-Beschleunigung bei Bus und Straßenbahn 2009 bis 2011

	Bus	Straßenbahn
2009	35	12
2010	62	7
2011	33	11

Die ursprünglich vorgesehene Realisierung von Beschleunigungsmaßnahmen an 100 LSA pro Jahr hat sich als unrealistisch herausgestellt. Zum einen ist der Aufwand je Anlage und deren Komplexität sehr unterschiedlich, so dass die reine Anzahl als Maßstab ungeeignet ist. Zum anderen ist der Planungs- und Umsetzungsprozess gekennzeichnet durch eine ausgeprägte Arbeitsteilung und Externalisierung, was durch eine Organisationsuntersuchung im Sommer 2012 dokumentiert wurde und – im Gegensatz zu einer integrierten Bearbeitung – zu einem erheblichen und zeitaufwändigen Koordinationsbedarf zwischen den zahlreichen agierenden Personen führt. Hinzu kommen lange Prozesspausen, wofür unter anderem die festgestellten Kapazitätsmängel bei der VLB mit ursächlich sind. Damit ist bis zum Abschluss des Busbeschleunigungsprogramms mit stadtweit ca. 1.400 umgerüsteten LSA (=ca. 87 %) erheblich mehr Zeit notwendig.

Neben dem Neubau von Maßnahmen der ÖV-Priorisierung besteht eine wesentliche Aufgabe im Erhalt der Fahrzeitgewinne, die durch zu einem früheren Zeitpunkt umgesetzte Maßnahmen erreicht wurden. Dazu wurde im Jahr 2008 zwischen SenStadtUm (Abt. VII), Verkehrslenkung Berlin (VLB) und BVG die Qualitätssicherungsvereinbarung (QSV) geschlossen, die verbindliche Regelungen zur Identifikation und Behebung von Störung oder Anpassungsbedarf an bestehenden Anlagen getroffen hat. Allerdings konnten die Erwartungen, die mit der QSV verbunden waren, nicht umfassend erfüllt werden.

Diese unbefriedigende Situation wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zum Anlass genommen, die Organisationsstrukturen und Prozesse im Bereich der ÖPNV-Beschleunigung zu untersuchen. Im ersten Halbjahr 2012 wurde der bestehende Be-

schleunigungsprozess extern analysiert und Vorschläge entwickelt, wie der Prozess effizienter und erfolgreicher gestaltet werden kann.

Die Analyse war auf den bestehenden Kernprozess bei der Erstbeschleunigung an Lichtsignalanlagen (LSA) fokussiert. Im Zuge der Untersuchung stellte sich u. a. die Vielzahl von Übergaben und Abstimmungsterminen sowie die Notwendigkeit mehrfacher Rückkopplungen als ein Grund für Verzögerungen bei der Planung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen heraus. Als eine Ursache v. a. für den mehrfachen Bedarf an Abstimmungen und Rückkopplungen wurde benannt, dass für die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen häufig nur abstrakte Vorgaben zu den verkehrspolitischen Zielen des Landes Berlin ohne Abwägung von Zielkonflikten existieren. Dies hat zur Folge, dass die Abwägung zwischen den Verkehrsträgern von den Verkehrsingenieuren geleistet werden muss, die dabei unterschiedlichen Prioritäten folgen. Diese Situation führt dazu, dass

- zusätzliche Zeitverlusten im Umsetzungsprozess entstehen,
- eine strategischen Steuerung im Sinne der verkehrspolitischen Ziele von der ministeriellen Ebene SenStadtUm nicht erfolgt,
- Unzufriedenheit mit den Ergebnissen entsteht.

Die Abwägung zwischen den Verkehrsträgern (an LSA, aber auch bei Maßnahmen im Straßenraum) ist eine hoheitliche Aufgabe. Derzeit ist auf ministerieller Ebene bei SenStadtUm eine unmittelbare fachliche und steuernde Zuständigkeit nicht vorhanden. Damit fehlt den umsetzenden Akteuren ein Ansprechpartner zum Thema ÖV-Beschleunigung, und es fehlen klare, eindeutige Vorgaben, die über grundsätzliche verkehrspolitische Erwägungen hinausgehen und auf detaillierter, kleinräumiger Ebene umgesetzt werden können.

Nachdem das Fehlen einer zentralen Ansprech- bzw. Koordinationsstelle bei SenStadtUm als Defizit erkannt wurde, sind nun Bemühungen in Gang gesetzt worden, eine solche Koordination einzurichten und auszufüllen. Aufgrund der Finanz- und Personallage des Landes Berlin ist es dabei nicht möglich, neues Personal für Beschleunigung bei SenStadtUm bzw. direkt bei der VLB einzustellen. Daher wird der Aufbau der Koordinationsstelle zunächst schrittweise und in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten erfolgen.

Parallel zur Einrichtung der Koordinationsstelle soll auch die Einbindung aller zuständigen Fachreferate bei SenStadtUm systematisiert und verbessert werden, um mögliche Zielkonflikte bei der Verteilung von Grünzeiten und Straßenräumen zwischen allen Verkehrsträgern frühzeitig zu erkennen und aufzulösen. Die Umsetzung der Vorschläge befand sich zur Zeit der Erstellung des vorliegenden Berichtes in der Abstimmung.

Neben LSA-Maßnahmen hat auch insbesondere die Gestaltung des Straßenraumes und der Haltestellen maßgeblichen Einfluss auf die Fahrplanstabilität. So gibt es in Berlin 101,75 km Bussonderfahrstreifen (tw. zeitlich eingeschränkt). Die Straßenbahn verkehrt zu 57 % auf besonderem Bahnkörper, also unabhängig vom Kfz-Verkehr. Erheblichen Einfluss auf Fahrgastwechselzeiten an Haltestellen – und damit auch ein wichtiges Element der ÖV-Beschleunigung – ist der barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Im Bereich Bus sind mit Stand 2012 231 von ca. 2.750 Haltestellen mit Sonderborden ausgerüstet worden, die den Spalt und Höhendifferenz zwischen Bord und Bus minimieren und ein geradliniges Anfahren der Haltestelle ermöglichen.

Mit den Eckpunkten zum Nahverkehrsplan 2010-2014 wurde vom Abgeordnetenhaus beschlossen, dass auf zwei „Pilotlinien umfassende Beschleunigung“ eine Kombination aus LSA- und baulichen Maßnahmen getestet werden sollte, um so die Maßnahmen zu identifizieren, die einen maximalen Nutzen-Kosten-Faktor aufweisen. Auf Grund des fehlenden Beschlusses zum Nahverkehrsplan 2010-2014 und der Restriktionen der Bearbeitungskapazität konnte dieser Beschluss nicht umgesetzt werden. Zu den beiden anvisierten Linien M1 und

M29 wurden jedoch Voruntersuchungen erstellt und Handlungsfelder identifiziert, die im Rahmen der Fahrplananpassung genutzt werden sollen.

IV.2 Angebotsumfang

Die Eckpunkte geben für den NVP für jeden Verkehrsträger als Mindestangebot definierte Leistungsvolumina vor. Diese entsprechen dem Stand der bei Beschluss der Eckpunkte gültigen Verkehrsverträge:

- Regionalzug 6,11 Mio. Zug-km
- S-Bahn 28,97 Mio. Zug-km
- U-Bahn 20,30 Mio. Zug-km
- Straßenbahn 20,00 Mio. Zug-km
- Bus 88,70 Mio. Bus-km
- Fähre 18.366¹² Betriebsstunden

In Summe sind damit für Berlin rund 164 Mio. Kilometer ÖPNV-Leistung pro Jahr bestellt. Die jeweils tatsächlich pro Jahr zu erbringenden Leistungen können geringfügig von diesen Werten abweichen, unter anderem aufgrund von Kalendereffekten. Kleinere Änderungen erfolgen auch aufgrund der Inbetriebnahme von Neubaustrecken.

Bestellt sind diese Leistungen seit 2008 bei der BVG AöR für die Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre und seit 2003 bei der S-Bahn Berlin GmbH für den Bereich S-Bahn. Im Regionalzugverkehr sind mehrere Unternehmen tätig. Es bestehen hier Verkehrsverträge mit der DB Regio AG, der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) und der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) (vgl. hierzu auch Kapitel 2.4.1).

Darüber hinaus werden in Berlin noch in geringem Umfang Straßenbahn- und Busleistungen von Verkehrsunternehmen aus dem Brandenburger Umland erbracht, mit denen keine Verkehrsverträge des Landes bestehen.

Im Zuge der planerischen Arbeiten am NVP 2010-2014 zeigte sich, dass aufgrund der aktuellen Fahrgastentwicklung und der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung ein deutliches Mehraufkommen – vor allem im Bereich der Innenstadt, entlang der Schnellbahnen sowie eines Teils der vom Straßenbahnnetz erschlossenen Bezirke – zu erwarten war. Dementsprechend wurde unter Beibehaltung des Gesamtvolumens in den vergangenen Jahren innerhalb des Leistungsvolumens der BVG schrittweise eine Verlagerung von Leistungen vom Bus hin zur U-Bahn und Straßenbahn vorgenommen. Das für das Fahrplanjahr 2011 bestellte Leistungsvolumen lag damit beim Bus unterhalb der Eckpunkte-Vorgaben, bei der U-Bahn dagegen oberhalb.

Seit Anfang 2009 kam es bei der S-Bahn wiederholt zu starken Einschränkungen und Zugausfällen aufgrund einer unzureichenden Anzahl an verfügbaren Fahrzeugen sowie einer Vielzahl von Infrastrukturproblemen nicht nur im Winter. Seit Anfang 2010 steigt die Zahl der verfügbaren S-Bahn-Fahrzeuge wieder an, wenngleich die Anzahl der Viertelzüge im Linieneinsatz weiterhin schwankt und unter dem Vertrags-Soll liegt (Stand: Februar 2013, vgl. Kapitel 4.4).

Bei der BVG führten Anfang 2010 Fahrzeugprobleme beim Bus zu einer Erhöhung der Ausfälle und damit zu einer deutlichen Unterschreitung der bestellten Leistungsmenge. In den

¹² Der ursprüngliche Eckpunktewert von 18.405 Bef-h war fehlerhaft und wurde nachträglich auf 18.366 Bef-h geändert.

übrigen Jahren konnte die BVG ihre Leistungen überwiegend im vorgesehenen Umfang erbringen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die tatsächlich erbrachten Leistungen der einzelnen Verkehrsträger bzw. Unternehmen dargestellt. Die Werte sind teilweise noch vorläufig und umfassen bei den Schienenverkehren auch bau- oder störungsbedingte Busersatzverkehre.

Tabelle 5: Angebotsvolumen 2009-2011 der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Zug-/Bus-km pro Jahr (in Mio., ohne Betriebsfahrten)		
	2009	2010	2011
Regionalzug	5,76	5,71	5,81
S-Bahn	24,48	25,71	27,33
U-Bahn	20,13	20,64	20,90
Straßenbahn	19,04	19,09	19,17
Bus	87,83	87,44	87,81
Fähre	17.900	18.366	17.532

IV.3 Planungsschwerpunkte 2010 bis 2014

Die Eckpunkte gaben für die Laufzeit des NVP verschiedene Planungsschwerpunkte für die Entwicklung des ÖPNV vor. Damit wurde auf die sich abzeichnende Dynamik der Stadtentwicklung, die Bevölkerungsentwicklung sowie die absehbare Fahrgastnachfrage reagiert. Zu den wesentlichen Zielen und Planungsaufgaben gehörten unter anderem:

- Auswirkungen der demografischen Entwicklung und des veränderten Nutzerverhaltens,
- Angebotskonzeption für die Anbindung des neuen Flughafens BER sowie Anpassung des bisherigen Angebots nach Schließung des Flughafens Tegel,
- Angebotskonzeption für die S-Bahn,
- Stärkung und weitere Ausbau des Angebots der Straßenbahn,
- Reduzierung noch vorhandener Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn,
- Angebotskonzeption für die WISTA Adlershof nach Eröffnung der Straßenbahn,
- Kleinräumige Angebotsplanungen auf bezirklicher Ebene,
- Verbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr,

Grundsätzliches Ziel war die Gewährleistung der Daseinsvorsorge bei möglichst effizienter Ausnutzung der vorhandenen Ressourcen. Das Berliner Nahverkehrsnetz wurde entsprechend dieser Zielsetzungen in den Jahren seit 2008 konsequent überarbeitet und kontinuierlich angepasst. Da die entsprechenden Aufgaben teilweise auch Daueraufgaben sind, ist bei vielen Planungsschwerpunkten und Vorgaben kein eindeutig terminierter Abschluss überprüfbar, hier sind vielmehr auch die eingeleiteten und räumlich differenziert umgesetzten Planungsschritte zu bewerten.

IV.3.1 Umsetzung der Planungsschwerpunkte

Die wesentlichen Planungsschwerpunkte der Eckpunkte wurden in den vergangenen Jahren umgesetzt bzw. mit der Umsetzungsvorbereitung begonnen, indem die erforderlichen Prozesse durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eingeleitet wurden. Ein Teil der Vorgaben konnte allerdings aufgrund vom Aufgabenträger nicht zu beeinflussender Probleme noch nicht in die Realität umgesetzt werden. Dies betrifft vor allem die Anpassungen an die ursprünglich bereits 2012 vorgesehene Flughafeneröffnung und einen Teil der Infrastrukturmaßnahmen im Straßenbahnnetz. Die Maßnahmen sind allerdings planerisch untersucht und vorbereitet.

Planerisch ebenfalls untersucht wurde im Rahmen der Ausschreibung des S-Bahn-Teilnetzes Ring/Südost die Angebotskonzeption des S-Bahn-Netzes. Die entsprechenden Linienführungen und Taktfolgen wurden Teil der Vergabeunterlagen und sollen mit der Betriebsaufnahme Ende 2017 umgesetzt werden.

Die demografische Entwicklung und ihre Auswirkungen wurden kontinuierlich in der Angebotsplanung beobachtet. Das daraus resultierende veränderte Nutzerverhalten zeigte sich beispielsweise in zusätzlicher Nachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr oder in der zunehmenden zeitlichen Verlagerung des morgendlichen Berufsverkehrs in Richtung Vormittagsstunden. Viele Angebotsmaßnahmen der letzten Jahre sind eine direkte Reaktion darauf. Vor allem bei den wichtigen U-Bahn- und Metrolinien wurden Verschiebungen und Angebotsausweitungen umgesetzt. Damit erfolgte auch eine Stärkung der Straßenbahn, beim Infrastrukturausbau konnten die Neubaustrecke zur WISTA in Adlershof und das neue Kehrgleis am Bahnhof Springpfuhl in Betrieb genommen werden und das Liniennetz entsprechend angepasst werden.

Die angesichts des begrenzten Leistungsvolumens für diese Angebotsausweitungen erforderlichen Kürzungen erfolgten durch Abbau noch verbliebener Parallelverkehre und Verzicht auf nur noch äußerst schwach nachgefragte Fahrten am frühen Morgen. In Pankower Straßenbahnnetz war es dagegen noch nicht möglich, die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Auch zeigte sich, dass der dortige Parallelverkehr zum Teil schon aus Kapazitätsgründen weiterhin erforderlich ist.

Kleinräumige Angebotsplanungen auf bezirklicher Ebene wurden ebenfalls in mehreren Stadtteilen umgesetzt, so in Lichtenberg, Zehlendorf und Reinickendorf. Für einen Teil der durch die Eckpunkte bereits vorgegebenen Planungsräume erwiesen sich dagegen Angebotsänderungen als entweder nicht sinnvoll oder noch nicht nötig. Dies betraf bspw. den Spreerraum und den Bereich nördlich des Hauptbahnhofs, für den zwar Angebotskonzepte entwickelt wurden, angesichts der tatsächlichen baulichen Entwicklung aber erst in den kommenden Fahrplanwechseln umsetzungsreif sein werden.

Im Stadt-Umland-Verkehr gab es vor allem Verbesserungen im Verkehr nach Teltow und Kleinmachnow. Für den Raum Erkner, Rahnsdorf, Schöneiche wurden Fahrgastbefragungen durchgeführt in deren Konsequenz das bestehende Angebot beibehalten wurde. Planungen für bessere Angebote in den Barnim laufen derzeit. Ähnlich sieht dies bei den tangentialen Verbindungen aus, wo noch relativ wenige Verbesserungen erreicht wurden, aber für die nächsten Fahrplanwechsel derzeit Konzepte erarbeitet werden.

Der Prüfauftrag zur Anpassung des Busnetzes in Richtung eines Achsen- oder eines Verästelungsnetzes auf Basis der Verkehrserhebung des Jahres 2007 wurde so nicht umgesetzt. Im Rahmen des laufenden Planungsprozesses gemäß Verkehrsvertrag wurde dafür anhand neuerer Fahrgastzahlen aus den laufenden Erhebungen der BVG die aktuelle Entwicklung beobachtet, allerdings nicht flächendeckend, sondern gezielt hinsichtlich der Nachfrage und der erforderlichen Kapazität. Die BVG startete hierfür ihr auf mehrere Jahre ausgelegtes Projekt Nahverkehrsentwicklung (NVE), in dem gezielt auf Basis von Teilräumen und Stadtteilen das Netz überprüft und hinsichtlich zusätzlicher Nachfragepotenziale überprüft wird. Die

Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt seit Einführung des Metronetzes zudem eine zunehmende Nachfrage auf den Metrolinien, die sich in den letzten Jahren verstärkte und auf die seitens des Aufgabenträgers und der BVG mit der Bestellung bzw. Verlagerung zusätzlicher Leistungen reagiert wurde.

IV.3.2 Angebotsentwicklung 2009 bis 2012

In den einzelnen Jahren gab es folgende planmäßige¹³ wichtige Änderungen im Linien- und Fahrplanangebot:

Angebotsentwicklung 2009 (siehe Abbildung 16)

Im Regionalverkehr gab es 2009 keine nennenswerten Änderungen bei Angebot und Fahrplan.

Bei der S-Bahn wurde zum Fahrplanwechsel Ende August die Linie S9 nach Blankenburg geführt, da im Zuge des Ostkreuz-Umbaus die dortige Südkurve zur Stadtbahn gesperrt werden musste. Eine Zuggruppe der S3 wurde als Ersatz für die bisher von der S9 bediente Strecke nach Spandau verlängert. Zudem wurde durch den Linientausch der Linien S45 und S47 eine bessere Anbindung des Flughafens Schönefeld direkt bis Südkreuz realisiert.

Die BVG hielt ihr Linienangebot 2009 weitgehend konstant, allerdings wurde mit vielen kleineren Maßnahmen auf die Nachfrage der Fahrgäste reagiert. Kernpunkte waren die Stärkung des Schienenverkehrsangebots und die Optimierung des Busnetzes.

Auffälligste Maßnahme war die neue U55 zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor, mit der der erste Abschnitt der neuen U-Bahn-Strecke durch die historische Mitte eingeweiht wurde. Ihre vollen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage wird die Strecke aber erst 2019 mit der Durchbindung der U5 von Hönow bis zum Hauptbahnhof erzielen. In Reaktion auf den zunehmenden Einkaufsverkehr wurde zudem 2009 der Übergang vom 5- zum 10-Minuten-Takt bei der U-Bahn von 20 Uhr auf 20.30 Uhr hinausgeschoben. Eine ähnlich gestiegene Nachfrage führte bei der Straßenbahn zur Ausweitung des Abendverkehrs auf der M10. Kontinuierliche Fahrgastzuwächse im Flughafenverkehr führten zu einer weiteren Taktverdichtung auf der Linie TXL auf einen 6-/6-/7-min-Takt mit 9 Fahrten pro Stunde.

Beim Bus wurde im Übrigen mit einem neuen Linienkonzept für den Bereich Lichtenberg/Friedrichsfelde eine erste kleinräumige Angebotsoptimierung auf lokaler Ebene umgesetzt. Weitere kleinteilige Maßnahmen waren die erstmalige direkte Anbindung des Krankenhauses Hedwigshöhe durch die neue Linie 363 sowie neue Führungen der Linie 248 in Kreuzberg und in Mitte. Im Einkaufsverkehr gab es Mehrleistungen auf den Linien X83 und 186 an Samstagen. Für das starke Marktsegment des Freizeitverkehrs wichtig waren die Wiedereinführung der Buslinie 312 zum Strandbad Wannsee und die abendliche Ausdehnung des Fährverkehrs zwischen Wannsee und Kladow.

Ein Überblick über die wesentlichen Angebotsänderungen 2009 ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

¹³ Die Auswirkungen der S-Bahn-Krise auf das Angebot werden gesondert in Kapitel 4.4 betrachtet.

Angebotsentwicklung 2010 (siehe Abbildung 17)

Wie bereits 2009 gab es im Regionalverkehrsnetz auch im Folgejahr keine nennenswerten Angebotsänderungen. Liniennetz und Taktzeiten blieben unverändert. Bei der S-Bahn wurden keine planmäßigen Angebotsveränderungen umgesetzt, da die Wiederherstellung des Regelbetriebs Vorrang hatte.

Auch im BVG-Netz gab es im Vergleich zum Vorjahr nur relativ wenige Angebotsänderungen, vor allem mit dem Ziel der Betriebsstabilisierung und der Angebotsverdichtung in nachgefragten Relationen. Im März 2010 wurden mehrere Linien im Bereich der historischen Innenstadt verändert und das Angebot verstärkt, mit Aufteilung von Linien wurde zudem versucht, bestehende Pünktlichkeitsprobleme zu reduzieren. Eine wesentliche Verbesserung im Stadt-Umland-Verkehr war die Verdichtung der Linie X10 nach Teltow vom bisherigen Stundentakt auf einen ganztägigen 20-Minuten-Tak (in der HVZ 10-Minuten-Takt). Auch das Angebot der weiteren Linien im Stadt-Umland-Verkehr nach Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf wurde geringfügig angepasst. Darüber hinaus wurden entsprechend der gestiegenen Nachfrage weitere Linien mit zusätzlichen Fahrten versehen, so etwa entsprechend der weiter steigenden Studenten- und Besucherzahlen zum Campus Buch und zur WISTA Adlershof sowie zur HTW in Oberschöneweide. Auch die Flughafenlinie TXL erhielt zusätzliche Fahrten.

Ein Überblick über die wesentlichen Angebotsänderungen 2009 und 2010 ist den folgenden Abbildungen zu entnehmen.

Abbildung 16: Angebotsentwicklung 2009

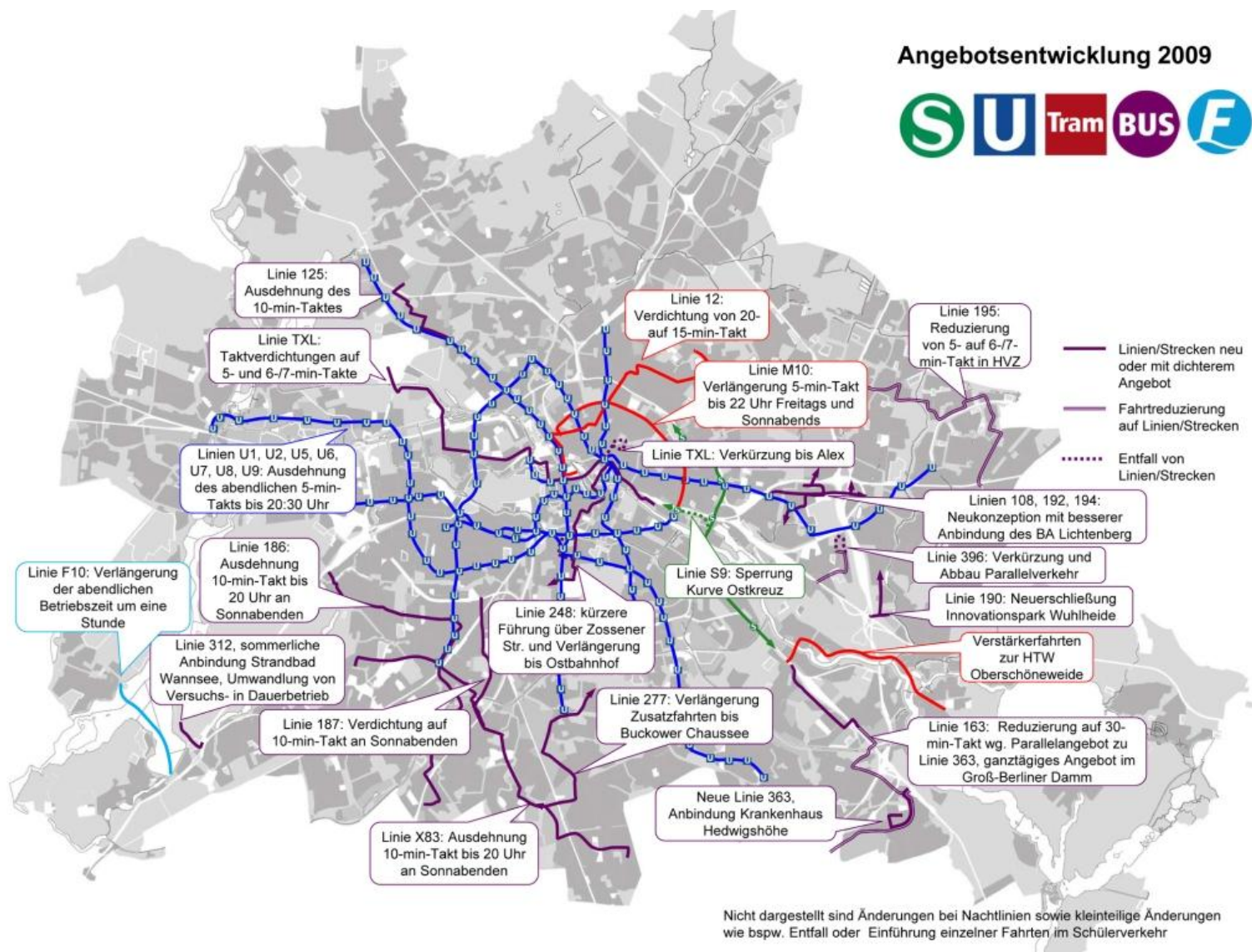
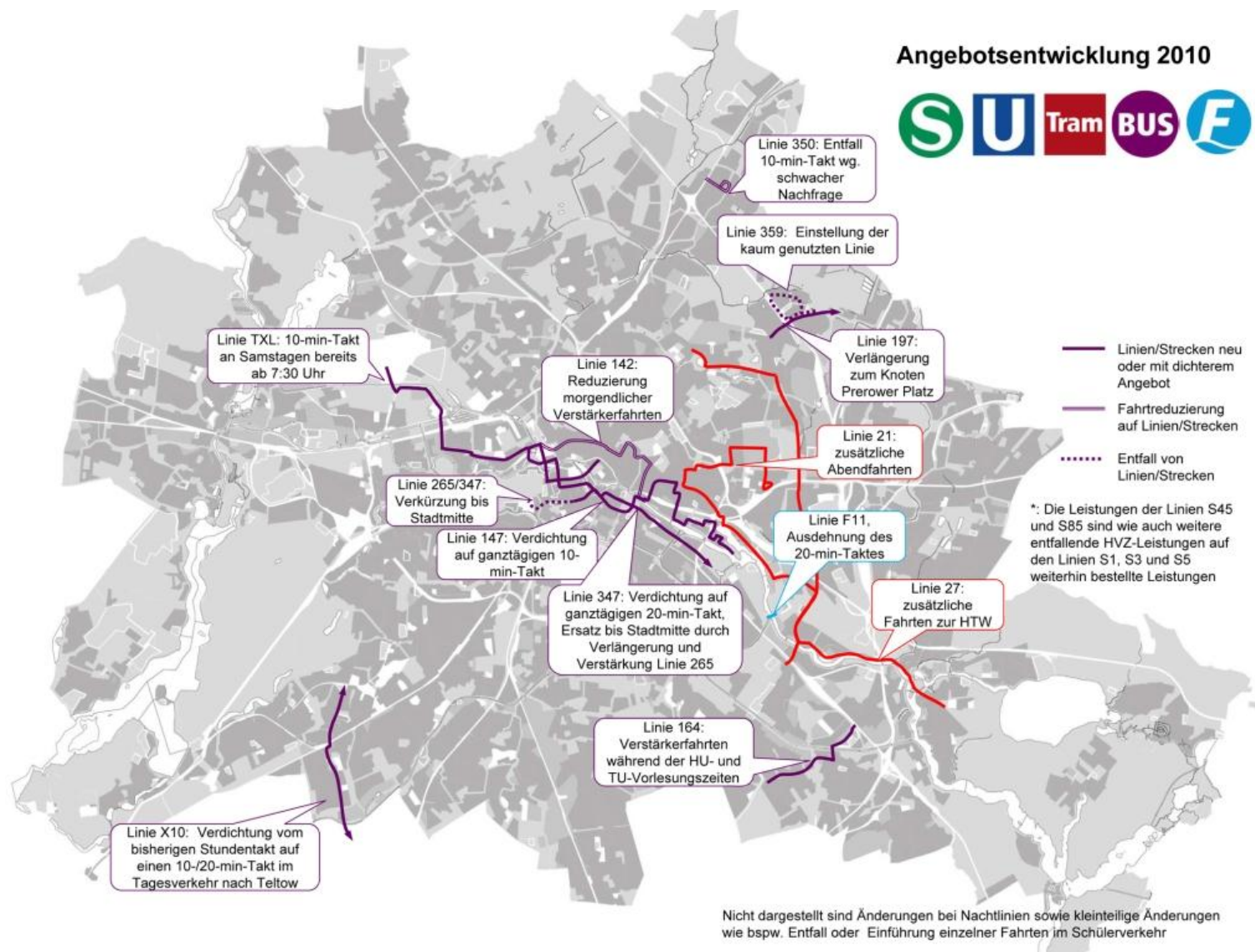


Abbildung 17: Angebotsentwicklung 2010



Angebotsentwicklung 2011 (siehe Abbildung 18)

Im Jahr 2011 gab es beim Regionalverkehr nur geringfügige Angebotsänderungen. Einzelne Züge der von der DB Regio bedienten Linie RE6 wurden von Spandau bis Gesundbrunnen verlängert, ebenso einzelne Fahrten der von der NEB bedienten Heidekrautbahn (Linie RB27). Baubedingt wurde der Endpunkt der von Frankfurt/Oder über Beeskow kommenden von der ODEG betriebenen RB36 von Berlin-Schöneweide nach Berlin-Lichtenberg verlegt.

Ab Ende 2011 wurde baubedingt der Streckenabschnitt Wannsee-Charlottenburg gesperrt und ein Umleitungskonzept umgesetzt. Die Linie RE1 wurde hierzu teilweise zwischen Werder und Berlin-Charlottenburg umgeleitet und zusätzliche Verbindungen von Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Hauptbahnhof und Südkreuz nach Bad Belzig (RE7) und von Berlin Hbf über Spandau und Golm nach Potsdam Hbf (RB21) angeboten.

Nach Abschluss des Ausbaus der Strecke Berlin – Cottbus für 160 km/h wurde die neue Liniennführung des RE2 Wismar – Cottbus und des RE4 Rathenow - Ludwigsfelde umgesetzt. Ebenso erfolgte die Verlängerung der Linie RB10 von Berlin-Spandau über Jungfernheide nach Berlin-Hauptbahnhof.

Die Verlängerung des RE9 von Berlin-Hauptbahnhof zum Flughafen BER entfiel aufgrund der Verschiebung der Flughafen-Eröffnung.

Bei der S-Bahn wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 die S3 aufgrund der fortschreitenden Bauarbeiten am Ostkreuz plangemäß auf den Abschnitt Erkner-Ostkreuz verkürzt. Als Ersatz wurde die S5 bis nach Spandau verlängert. Die im Oktober ursprünglich vorgesehene Verlängerung der S-Bahn zum neuen Flughafen BER entfiel aufgrund der verschobenen Eröffnung des Flughafens. Zudem wurde das Angebot der Linie S75 zu einem durchgängigen 10-Minuten-Takt auf der Stadtbahn zwischen Ostbahnhof und Westkreuz verdichtet.

Im BVG-Netz gab es 2011 zwei größere Fahrplanwechsel, bei denen mit der Umsetzung der Eckpunkte-Vorgaben begonnen wurde. Soweit ohne Einschränkung der NVP-Vorgaben möglich wurden schwach nachgefragte Busleistungen in Tagesrandlage reduziert und das so verfügbare Leistungsvolumen zur Stärkung und Kapazitätssteigerung der stark nachgefragten und wachsende Fahrgastzahlen aufweisenden U-Bahn- und Straßenbahnstrecken vor allem im Innenstadtbereich eingesetzt. Einzelne Busverbindungen, die noch Doppel- oder Parallelangebote zu Bahnverbindungen darstellten, wurden eingestellt, so etwa die Linie 192 zwischen Marzahn und Ahrensfelde. Der Stärkung der Straßenbahn dienten auch Taktverdichtungen auf den Linien M2 und M10 sowie die Inbetriebnahme der Neubaustrecke in die WISTA Adlershof im September. Auf die hohen Nachfrage und den daraus resultierenden Kapazitätsengpässen auf den Buslinien TXL und M41 wurde durch Taktverdichtungen reagiert. Auf bezirklicher Ebene wurden mehrere Teilkonzepte umgesetzt, so die Neuordnung des Angebots im Bereich Buch und in Spandau (M37, 137, 237 und 337).

Angebotsentwicklung 2012 (siehe Abbildung 19)

Im Regionalzugangebot wurden zum Fahrplanwechsel 2012 die baubedingten Umleitungen der Linien RE1, RB 21 und RE7 wieder aufgehoben. Zusätzlich wurden in der Hauptverkehrszeit einige Züge der Linien RB 21 und RB 22 von ihrem bisherigen Endpunkt in Griebnitzsee bis Berlin-Friedrichstraße verlängert. Eingestellt wurden dagegen die Fahrten der Linie RE6 zwischen Spandau und Gesundbrunnen. Ansonsten blieben Liniennetz und Fahrplan weitgehend unverändert. Auf den Linien RE 2 und RE 4 gab es einen Betreiberwechsel von der DB Region zur ODEG. Der vorgesehene neue Airport-Express ab Hauptbahnhof wurde aufgrund der Verschiebung der Flughafeneröffnung nicht eingeführt.

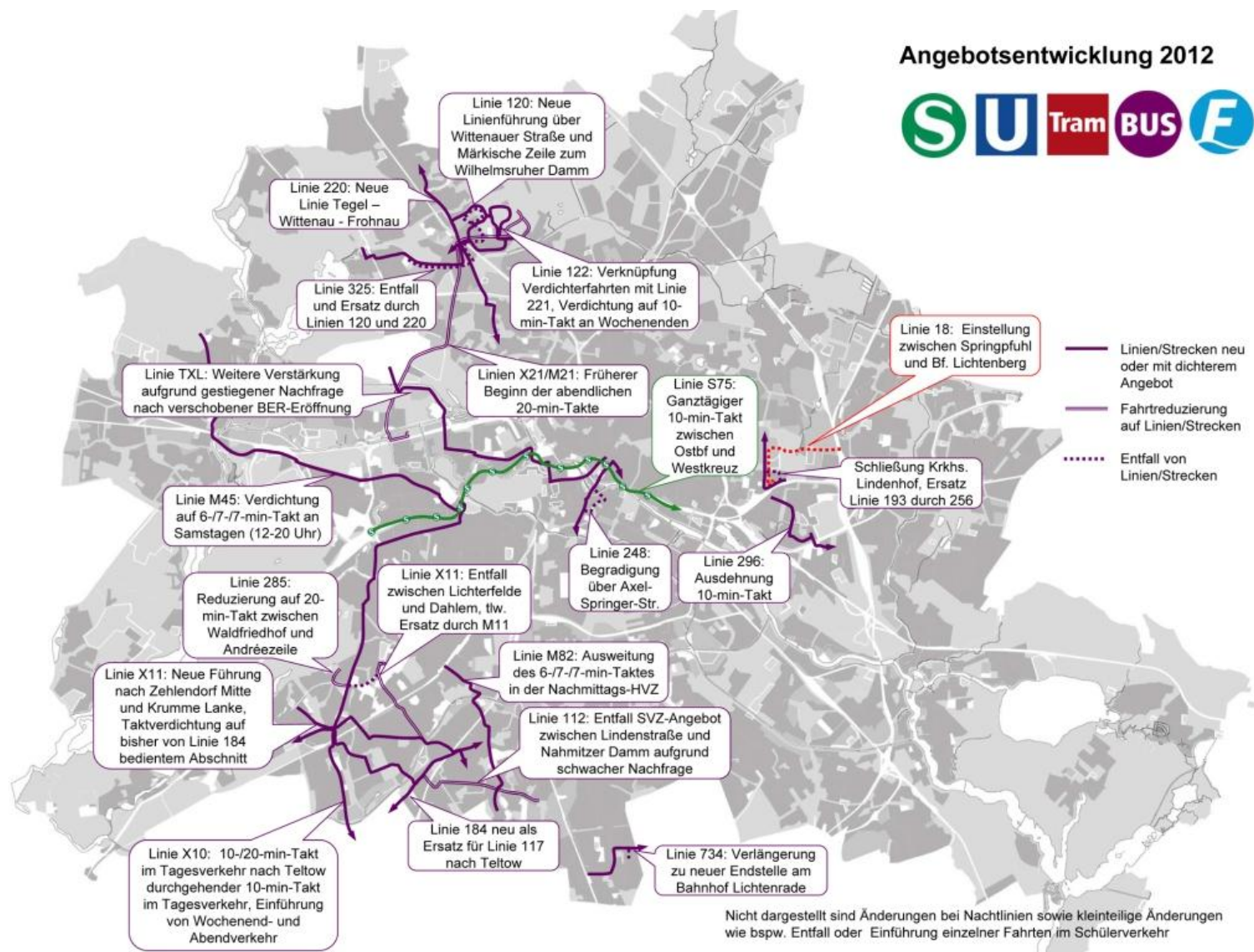
Bei der S-Bahn wurde das Verkehrsangebot durch Ausweitung der Bedienzeiten der Linie S45 im Südosten verbessert. Auf der Stadtbahn wurde mit der Linie S75 die sechste Zuggruppe eingeführt. Die erneute Verschiebung der BER-Eröffnung verhinderte auch die Inbetriebnahme der S-Bahn-Verlängerung bis zum neuen Terminal.

Schwerpunkt im BVG-Netz waren bezirkliche Konzepte und Verbesserungen. Im Raum Zehlendorf wurde die Schnelllinie X10 mit durchgehendem 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr sowie neu eingeführtem Wochenendangebot weiter aufgewertet. Der Stärkung der tangentialen Verbindungen diente die gleichzeitige Verlagerung des Endpunkts der Linie X11 ins bezirkliche Zentrum Zehlendorf. Auf schwach nachgefragten Strecken wurden unter Einhaltung der Standards zur Gegenfinanzierung Fahrten reduziert. Ein weiteres Bezirkskonzept wurde in Reinickendorf eingeführt, hier wurde unter anderem die Anbindung des Humboldt-Krankenhauses nach Tegel sowie die Erschließung des Märkischen Viertels verbessert. Alle Änderungen beim Liniennetz infolge der geplanten Schließung des Flughafens Tegel und der BER-Einweihung unterblieben dagegen und sollen zum voraussichtlich neuen Eröffnungstermin im Oktober 2013 umgesetzt werden.

Angebotsentwicklung 2011



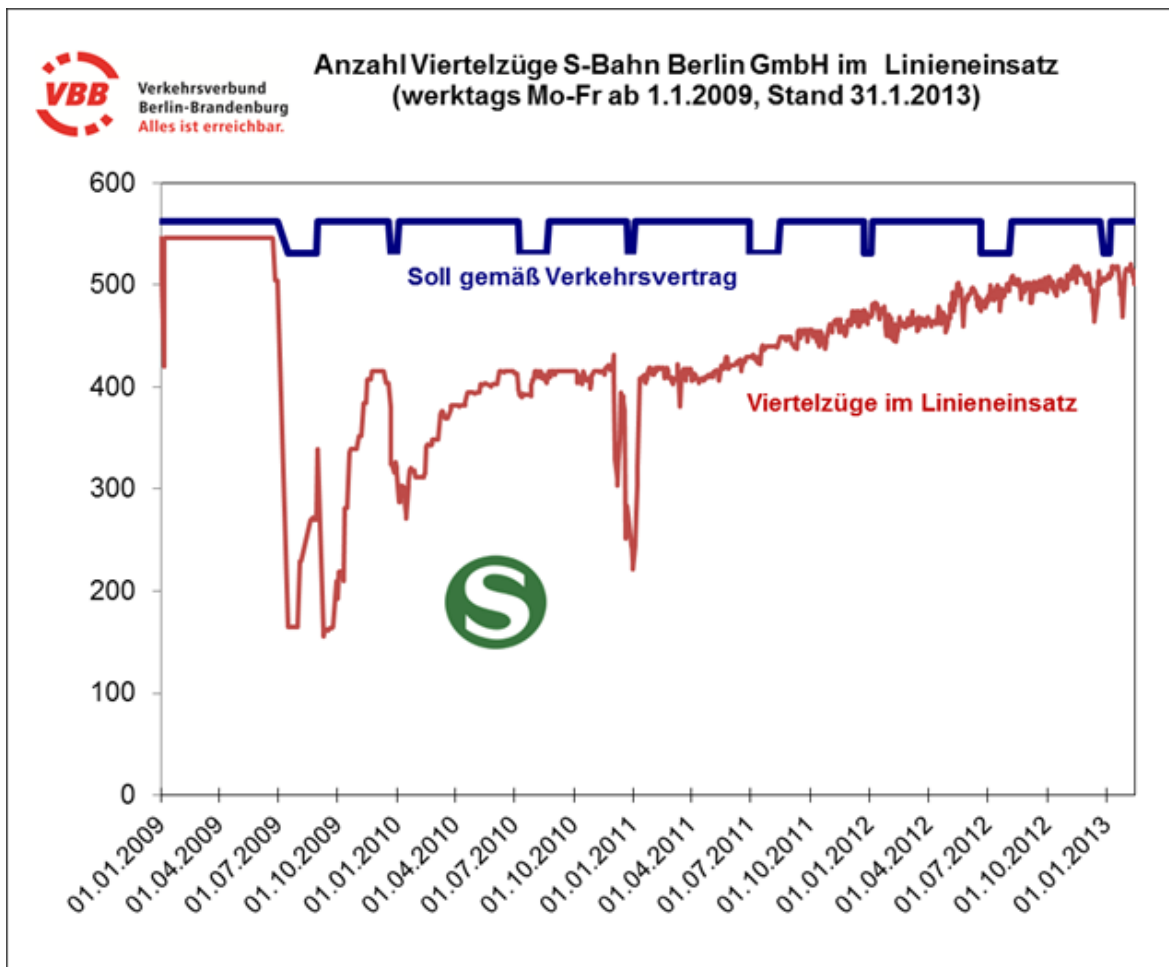
Abbildung 19: Angebotsentwicklung 2012



IV.4 S-Bahn-Krise

Insbesondere das 2. Halbjahr 2009, das gesamte Jahr 2010 und die Wintersaison 2011/12 waren geprägt von erheblichen Ausfällen, Angebotseinschränkungen, eingeschränkten Winterfahrplänen und Qualitätsverlusten bei der Berliner S-Bahn, die unter dem Begriff „S-Bahn-Krise“ subsummiert werden. Deren Folgen waren auch über die Jahre 2011 und 2012 hinweg noch spürbar, wenngleich weniger massiv. Hauptmerkmal der Krise war eine verringerte Verfügbarkeit von Fahrzeugen (Viertelzügen). **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**Abbildung 20 stellt die Entwicklung der Fahrzeugverfügbarkeit im Zeitverlauf dar.

Abbildung 20: Anzahl Viertelzüge S-Bahn Berlin GmbH montags bis freitags per 7:00 Uhr im Linieneinsatz 01.01.2009 bis 31.01.2013



Quelle: VBB GmbH

IV.4.1 Chronologie der Krise¹⁴

Ausgelöst wurde die Krise, als am 1. Mai 2009 ein mit Fahrgästen besetzter Zug in Berlin-Kaulsdorf entgleiste. Ursache war das Wegbrechen einer Radscheibe des Radsatzes, ausgelöst durch einen unentdeckten Ermüdungsriß. Im Nachgang dieses Ereignisses kam es zunächst im Zuge einer Selbstverpflichtung der S-Bahn Berlin GmbH zur regelmäßigen, in kurzen Abständen (alle sieben Tage) durchzuführenden Überprüfungen der Radsätze an den Wagen der Baureihe (BR) 481 zu ersten Einschränkungen der Fahrzeugverfügbarkeit. Verschärft wurden diese, als das Eisenbahnbundesamt (EBA) feststellte, dass die vereinbarten Prüfintervalle nicht eingehalten wurden und als Reaktion darauf weitere Viertelzüge stilllegte.

Aufgrund der verminderten Fahrzeugverfügbarkeit wurde zunächst die Zuglänge reduziert, später musste auf den meisten Linien eine Reduzierung auf einen 20-Minuten-Takt erfolgen, ab Juli 2009 musste auf zahlreichen wichtigen Streckenabschnitte der S-Bahn-Verkehr vollständig eingestellt werden. Mit einem Notfahrplan und Ersatzverkehren (mit Bussen, zusätzlichen Zügen der DB Regio AG, der NEB und der ODEG sowie Angeboten der von der BVG betriebenen Verkehrsträger) wurde versucht, die Folgen dieser Ausfälle für die Fahrgäste zu minimieren. Dennoch sahen sich zahlreiche Fahrgäste ohne funktionierende SPNV-Anbindung bzw. sie mussten erhebliche Umwege und Zeitverluste in Kauf nehmen, um ihre Mobilitätsansprüche zu befriedigen.

Nachdem sich die Lage im August 2009 zunächst scheinbar entspannt hatte, mussten im September 2009 erneut Fahrzeuge außer Betrieb gesetzt werden. Damit brach das S-Bahn-System zum zweiten Mal in kurzer Folge komplett zusammen.

Zu einem dritten Einbruch der Fahrzeugverfügbarkeit und damit der Verkehrsleistungen kam es im November 2009. Erneut mussten Überprüfungsintervalle für die Radscheiben der Baureihe 481 verlängert werden. Zudem fielen mit dem Beginn der Schnee- und Frostperiode Züge aufgrund diverser technischer Schwierigkeiten in Zusammenhang mit winterlicher Witterung aus.

Reduzierte Fahrzeugverfügbarkeit, erhöhter Reparaturbedarf u.a. bei winterlicher Witterung und der bereits aufgelaufene Wartungsstau sorgten dafür, dass die Mängelbeseitigung viel Zeit in Anspruch nahm. Der Betriebsablauf blieb über die gesamte Vorweihnachtszeit gestört, und auch im Januar 2010 ließ die Anspannung der Fahrzeugsituation nicht nach.

Ab Ende Januar 2010 gelang es erstmals, zumindest den Notfahrplan wieder einzuhalten, ab Mitte Februar 2010 wurde eine erste Erhöhung der Anzahl einsatzfähiger Fahrzeuge planmäßig umgesetzt. Für Anfang September vereinbarte die S-Bahn-Berlin GmbH und die Länder Berlin und Brandenburg eine zweite Hochfahrstufe, die jedoch vom Unternehmen nicht umgesetzt werden konnte. Gründe dafür waren Mängel in der Fahrzeugtechnik (Besandungsanlagen) sowie der Wartungsrückstau in den Werkstätten.

Im Dezember 2010 kam es mit dem ersten intensiven Schneefall erneut zu einem Zusammenbruch des S-Bahn Angebots, als das Netz durch zahlreiche z. T. länger andauernde Weichenstörungen praktisch lahmgelegt war und zahlreiche Fahrzeuge mit z. B. Antriebsstörungen und defekten Türen ausfielen. Die Zahl der eingesetzten Viertelzüge sank erheblich. Es kam zu Linienkürzungen, Taktausdünnungen und verkürzten Zuglängen und damit zu erneuten weitreichenden Beeinträchtigungen der Fahrgäste, die sich bis zum Ende des Jahres weiter verschlimmerten. Eindringender Schnee hatte die Fahrmotoren und Steuerungskomponenten der Fahrzeuge außer Betrieb gesetzt, schnelle Abhilfe konnte nicht geschaffen werden.

¹⁴ Alle Angaben in diesem Kapitel aus: VBB GmbH: 360° Qualität. Qualitätsbilanzen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. 2009, 2010, 2011.

Erst ab der zweiten Januarwoche 2011 konnte das vor dem Wintereinbruch existierende Fahrtenangebot wieder hergestellt werden, doch schon zum Ende des Monats hin traten neue Einschränkungen auf. Am 24. Januar 2011 wurde ein Winternotfahrplan eingeführt, da beim Großteil der Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen Problemen an den Bremsanlagen vermindert werden musste. Durch die verringerte Geschwindigkeit und die weiterhin fehlenden Fahrzeuge reduzierte sich die Streckenkapazität vor allem auf den Ringlinien S 41 und S 42 erneut. Hier musste für den Zeitraum des Notfahrplans die Verdichtung auf den 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit entfallen. Zur Abmilderung der Folgen für die Fahrgäste wurden Ersatzverkehre mit Bussen und Regionalzügen eingerichtet und auf Initiative des Aufgabenträgers hin die Anschlüsse von und zu anderen Verkehrsmitteln vor allem an den Wochenenden gesondert überprüft und zusätzliche Fahrten bestellt bzw. die Bedienzeiten ausgedehnt.

Verlängerung der Fahrzeiten, Taktausdünnungen, Anschlussverluste vor allem im Nacht- und Wochenendfrühverkehr waren die Folge für zahlreiche Fahrgäste. Der angepasste, auf die reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegte Fahrplan galt noch bis Ende Februar 2011.

Nach Winterende gelang es der S-Bahn Berlin GmbH, die Fahrzeugverfügbarkeit zu stabilisieren und stufenweise hochzufahren. Die vom Vorstand der DB AG verkündete Anzahl an Viertelzüge zum Jahresende konnte im Linieneinsatz nicht erreicht werden. Vielmehr kam es im November 2011 neben den bekannten Fahrzeugproblemen zusätzlich zu Ausfällen wegen nicht rechtzeitig erkanntem Personalmangel. Da nicht ausreichend Triebfahrzeugführer und Reserven zur Verfügung standen, gab es weitere ungeplante Einschränkungen des Verkehrsangebots.

Im Verlauf des Jahres 2012 wurde die Zahl der eingesetzten Viertelzüge und damit das Leistungsangebot sukzessive hochgefahren und erreichten im Sommer das zum vorherigen Fahrplanwechsel versprochene Niveau von 500 Viertelzügen. Die Vorgabe des Verkehrsvertrags konnte zwar weiterhin nicht erreicht werden, doch die von der S-Bahn Berlin GmbH eingeleiteten Maßnahmen (mehr Personal, mehr Werkstätten etc.) schienen langfristig eine positive, stabilisierende Wirkung zu zeigen.

Mit Beginn des Jahres 2013 kam es jedoch erneut zu einem Einbruch der Fahrzeugverfügbarkeit; die Zahl der Viertelzüge im Linieneinsatz sank deutlich unter den im Dezember erreichten Wert ab.

Kritisiert wurde die S-Bahn Berlin GmbH nicht nur für die Leistungs- und Qualitätsmängel, sondern vor allem auch für die wiederholt unzureichende Bereitstellung von Informationen gegenüber den Fahrgästen vor allem im besonderen Bedarfsfall, bei größeren Störungen. Aktuelle und korrekte Informationen sind bereits im Regelbetrieb eine grundsätzliche Anforderung an den Betreiber, in Krisensituation sind sie eine absolute Notwendigkeit. Hier arbeitet die S-Bahn Berlin GmbH weiter daran, die Funktionsfähigkeit und Verlässlichkeit der technischen Systeme zu verbessern.

Mit zwei Entschuldigungsleistungen (Freifahrtmonate für Stammkunden und weitere temporär gültige Fahrpreis-Vergünstigungen) hat sich die S-Bahn Berlin GmbH, bei den Fahrgästen entschuldigt.

IV.4.2 Ursachen der Krise

Als ursächlich für die massiven Ausfälle werden die Verlängerung der Wartungsintervalle, die Reduzierung von Werkstattpersonal, die Schließung von Werkstattstandorten, nicht ausreichend durchgeführte Wartungsarbeiten, fehlende Kommunikationswege im Instandhaltungsbereich sowie eine im Bereich Werkstatt- und Fahrpersonal unzureichende Personalstrategie (Einstellungen, Aus- und Weiterbildung, Schulungen etc.) gesehen. Dazu kommen techni-

sche und konstruktive Mängel an den Fahrzeugen. Reserven bei Fahrzeugen, Personal, Werkstätten und Material waren abgebaut worden, so dass es bei Einschränkungen kaum Handlungsspielräume gab. Auch für die schnelle Beseitigung der Krise fehlten Ressourcen.¹⁵

Im Verlauf der Krise musste die S-Bahn Berlin GmbH nunmehr einen hohen finanziellen Verlust verzeichnen, da sie hohe Aufwendungen für Reparatur- und Technikprogramme zum Ersatz bzw. zur Änderung von Fahrzeugkomponenten tragen musste. Auch die Entschuldigungsleistungen für die Fahrgäste trugen dazu bei. Schließlich haben die Länder die Bestellerentgelte wegen Nicht- bzw. Schlechtleistung reduziert.

IV.4.3 Folgen der Krise

Wie in Kapitel 3 dargestellt, erlaubt die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen den Schluss, dass das System ÖPNV als Ganzes nicht dauerhaft von der Krise geschädigt wurde. Offen muss allerdings die Frage bleiben, wie sich die Fahrgastzahlen ohne S-Bahn-Krise entwickelt hätten. Die Einschränkungen, die mit der Krise einhergingen, waren enorm und trafen alle Fahrgäste des ÖPNV. Die Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern führten dazu, dass vor allem bei der BVG sowie im Regionalverkehr enorme und sprunghaft auftretende Fahrgastzuwächse verzeichnet wurden. Darunter litt der Komfort ebenso wie die Pünktlichkeit und Reisezeit (u. a. aufgrund verlängerter Haltestellenaufenthalte). Allerdings hat sich insbesondere in den Hochphasen der Krise 2009 und 2010 auch gezeigt, dass das ÖPNV-System im Land Berlin robust genug ist, auch solche extremen Einschränkungen zu überwindenden Teilen zu kompensieren. Das zu Beginn der Krise gefürchtete Chaos blieb weitestgehend aus, die Stadt bzw. der Stadtverkehr brachen nicht komplett zusammen.

Dennoch haben die Aufgabenträger Berlin und Brandenburg Lehren aus den Ereignissen gezogen. Der S-Bahn-Vertrag wurde für die weitere Laufzeit bis 2017 nachverhandelt. Für die Zeit danach läuft derzeit die wettbewerbliche Vergabe eines Teilnetzes. Unabhängig davon, welche Unternehmen zukünftig die S-Bahn-Verkehre im Land erbringen werden, sollen die neuen Verträge so gestaltet werden, dass die tatsächliche Verfügbarkeit der Fahrzeuge im Vordergrund steht und Stellung und Einflussmöglichkeit des Aufgabenträgers gestärkt wird. Ziel ist es, stärker auf die Angebotsgestaltung und Qualität Einfluss nehmen zu können, um die Berücksichtigung der Fahrgastinteressen besser gewährleisten zu können.

Darüber hinaus engagieren sich die Länder auf der Ebene des Bundes dafür, dass die Gelder, die von der öffentlichen Hand in den Ausbau und die Qualifizierung der Infrastruktur investiert werden, nicht von den (Infrastruktur-)Betreibern als Gewinne abgeschöpft und dem SPNV entzogen, sondern in den Erhalt der Infrastruktur re-investiert werden.

IV.5 Einhaltung quantitativer Angebotsstandards

IV.5.1 Erschließungsstandards

Die Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans beziehen sich auf die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV-Netzes. Sie zeigen an, in welchem Maße die Zugänglichkeit des Nahverkehrs gesichert ist. Kurze Wege zur Haltestelle sind einerseits ein wesentliches Attraktivitätsmerkmal des Nahverkehrs, andererseits sind sie ein gewichtiges Kriterium, über welches sich darstellen lässt, inwieweit die Daseinsvorsorge im ÖPNV als erfüllt gelten kann.

¹⁵ VBB GmbH: 360° Qualität. Qualitätsbilanz 2009 im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Siedlungsflächen gelten dann als vom ÖPNV erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, in der auch noch in der Nebenverkehrszeit (NVZ) tagsüber ein 20-Minuten und nachts ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, die in Tabelle 6 dargestellten Werte nicht überschreitet. Erschließungsstandards wurden für alle Verkehrszeiten definiert, im Nachtverkehr liegen die Werte höher als im Tagesverkehr. Der Schwellenwert für eine hohe Nutzungsdichte liegt bei mindestens 100 Einwohner je Hektar.

Tabelle 6: Erschließungsstandards tags/nachts

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte	400 m	500 m
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	80 %	96 %
Nachtverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	400 m	./.
Niedrige Nutzungsdichte	500 m	./.
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	80 %	./.

Für die Berechnung des Erfüllungsgrads wurden die oben beschriebenen Einzugsbereiche mit den Einwohnerdaten (Stand: 31. Dezember 2011) der ca. 11.000 bewohnten Blocks „verschnitten“. Dabei wurde innerhalb jedes Blocks eine gleichmäßige Einwohnerverteilung angenommen. Liegt ein Block bzw. ein Teil davon außerhalb der Erschließungsradien, so gelten die betreffenden Einwohnerzahlen als nicht erschlossen.

Nach dieser Berechnungsmethodik ergeben sich folgende Werte:

Tabelle 7: Erreichte Erschließungswirkung

	NVP-Vorgabe / Standard	Erreichter Wert
NVZ*		
Zielwert	80,0%	86,4%
Toleranzwert	96,0%	95,5%
SVZ		
Zielwert	./.	83,1%
Toleranzwert	./.	93,8%
Nacht		
Zielwert	80,0%	82,6%

** die erreichte Erschließungswirkung gilt mindestens in der NVZ, während der HVZ wird eine höhere Erschließungswirkung erreicht*

Der grundsätzlich anzustrebende Wert für die Erschließung ist der Zielwert, der in allen Verkehrszeiten deutlich übertroffen wird. Mit dem Toleranzwert werden Bereiche erfasst, bei denen eine Überschreitung des Zielwertes beispielsweise wegen der Lage der Haltestellen in der kleinräumlichen Siedlungsstruktur, der Befahrbarkeit von Straßen, der Lage zu Gewässern und Wäldern oder Siedlungsstrukturen mit geringer Bevölkerungsdichte akzeptabel ist. Der Toleranzwert in der NVZ wird leicht verfehlt, im Vergleich zu 2009 hat er sich um 0,1 % verschlechtert. Da im Monitoring-Zeitraum keine wesentlichen Veränderungen am Haltestellennetz des ÖV erfolgten, liegt nahe, dass die Abnahme dieses Wertes durch die Errichtung neuer Wohnstandorte begründet ist, die außerhalb der bisherigen ÖV-Erschließung liegen.

Auf den Karten zur Erschließung (Abbildung 21 und Abbildung 22) sind alle Blocks dargestellt, die eine Bevölkerungsdichte von mindestens 1 EW / 1.000 m² aufweisen. Überdeckt werden sie vom jeweiligen Einzugsbereich, sodass nur nicht erschlossene Bereiche klar hervortreten.¹⁶

Deutlich erkennbar ist, dass Defizite ganz überwiegend Baublocks der Dichteklasse bis unter 10 EW / 1.000 m² betreffen: Dies sind typischerweise Gebiete in offener Bauweise. Diese Gebiete finden sich recht gleichmäßig verteilt im gesamten Außenbereich, auffällig ist der Bereich um das Karower Kreuz.

Auch der Ausschnitt Innenstadt (Abbildung 22) weist eine recht gleichmäßige Verteilung der nicht erschlossenen Bereiche auf, wobei diese stadtstrukturell bedingt eine deutlich höhere Dichte aufweisen.

Betrachtet man den 100 m größeren Toleranzwert (Abbildung 23), so wird deutlich, dass sich die nicht erschlossenen Bereiche fast ausschließlich in bevorzugten naturräumlichen Lagen befinden, d. h. am Waldrand oder auch in Gewässernähe. Eine größere Ausnahme hier ist nur der Bereich um das Karower Kreuz.

In der Innenstadt (Abbildung 24) verbleiben nur kleine Bereiche ohne Erschließung, am augenfälligsten hier das Gebiet zwischen den Bahnhöfen Gesundbrunnen und Schönhauser Allee, das Gebiet westlich der Schillerpromenade angrenzend zum Tempelhofer Feld sowie zwischen Nöldnerplatz und Ringbahn.

¹⁶ Bei Haltestellen, die von mehreren Verkehrsmitteln bedient werden, wird der Radius immer auf die Koordinate des höherwertigsten Verkehrsmittels bezogen (i.d.R. S- bzw. U-Bahn). Dadurch können Bereiche als unerschlossen gekennzeichnet werden, obwohl dort eine Haltestelle liegt. Praktisch dienen diese Haltestellen aber primär dem Übergang in das höherwertigste Verkehrsmittel.

**Erschließungswirkung
NVZ Zielwert = 86,4%**

dargestellt ~11 000 Baublocks mit über 1EW/1 000m²

Einzugsbereiche 300m / 400m

Bevölkerungsdichte:

- 1 bis unter 5 EW/1 000m²
- 5 bis unter 10 EW/1 000m²
- 10 bis unter 25 EW/1 000m²
- 25 bis unter 50 EW/1 000m²
- 50 und mehr EW/1 000m²

Regelfahrplan 2012, Mo-Do 09-11 Uhr
Kartengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

**Erschließungswirkung
Innenstadt (Zielwert)**
dargestellt ~5 000 Baublocks im Ausschnitt

Haltestellen-Einzugsbereiche

Bevölkerungsdichte:

- 1 bis unter 5 EW/1 000m²
- 5 bis unter 10 EW/1 000m²
- 10 bis unter 25 EW/1 000m²
- 25 bis unter 50 EW/1 000m²
- 50 und mehr EW/1 000m²

Regelfahrplan 2012, Mo-Do 09-11 Uhr

Kartengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Logo: be.mn Berlin Zentrum NAHVERKEHR

Abbildung 23: Erschließung Gesamtstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 %

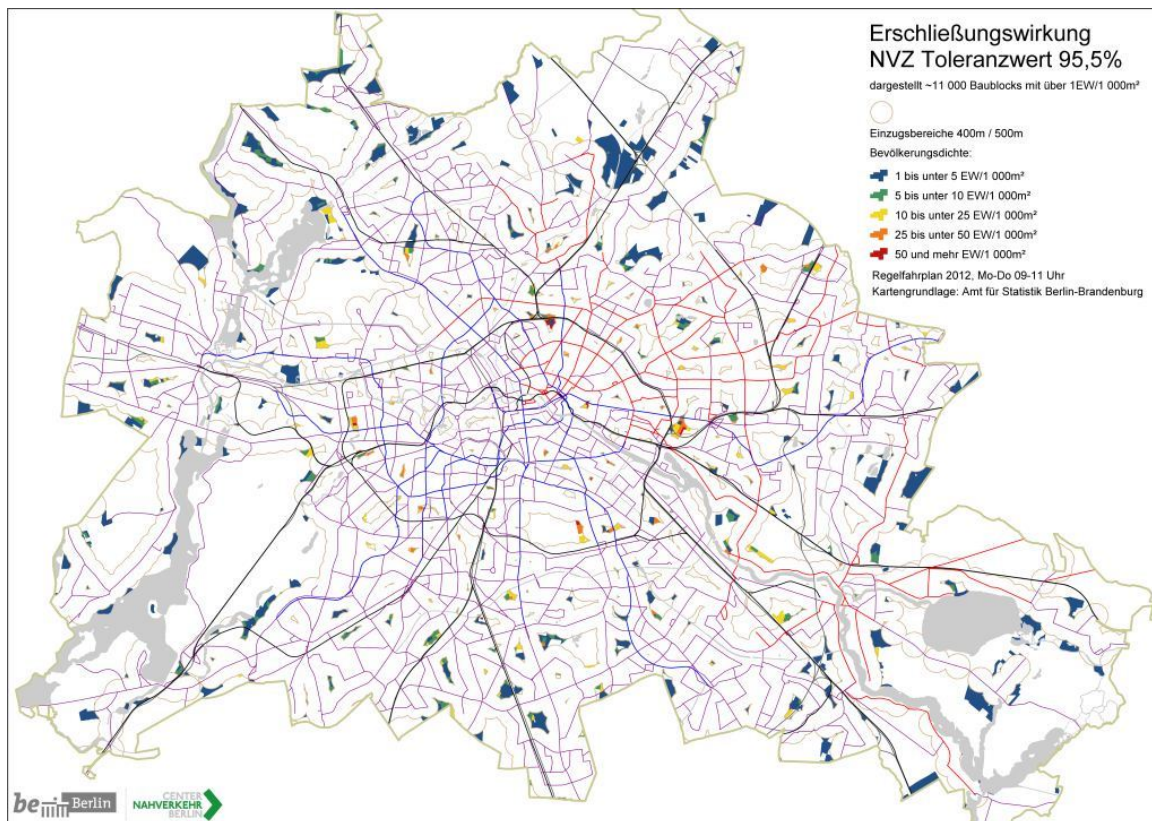
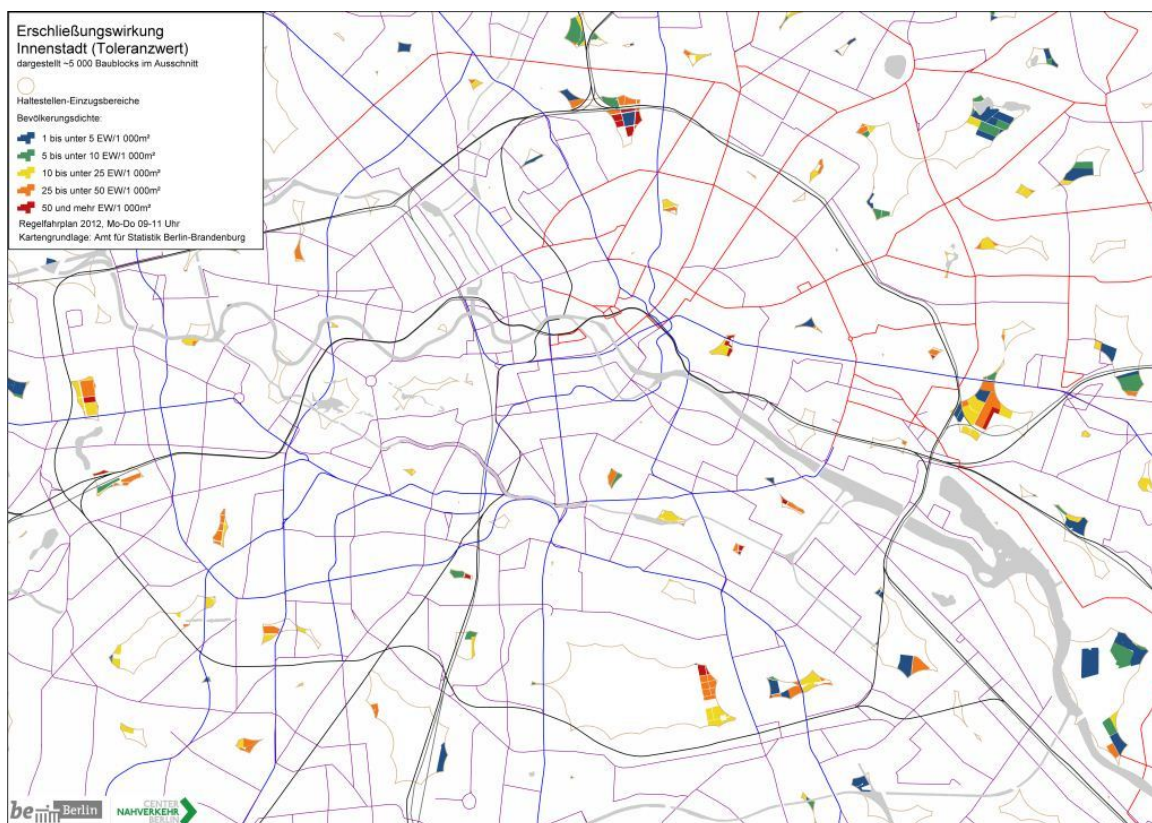
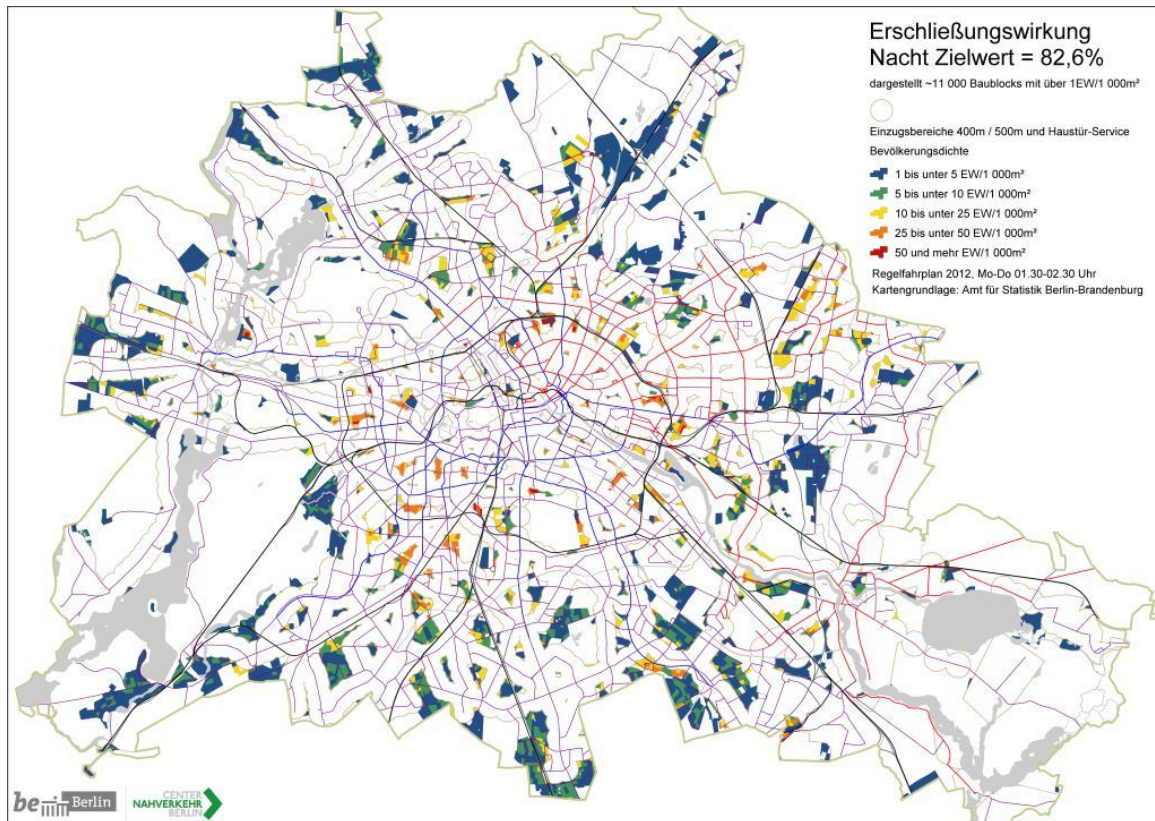


Abbildung 24: Erschließung Innenstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 %



Nachts gilt ein Radius von 400 bzw. 500 m, es wird nicht nach Ziel- und Toleranzwert unterschieden. Die Analyse (Abbildung 25) zeigt, dass die Anzahl unerschlossener Gebiete nachts nicht wesentlich höher als tagsüber ist, aber die davon gebildete Fläche ist deutlich größer ist. Deutlich erkennbar ist die gute Flächendeckung auch in den dünn besiedelten Bereichen durch den Haustür-Service (z. B. Kladow, Müggelsee, Mahlsdorf).

Abbildung 25: Erschließung Gesamtstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 %



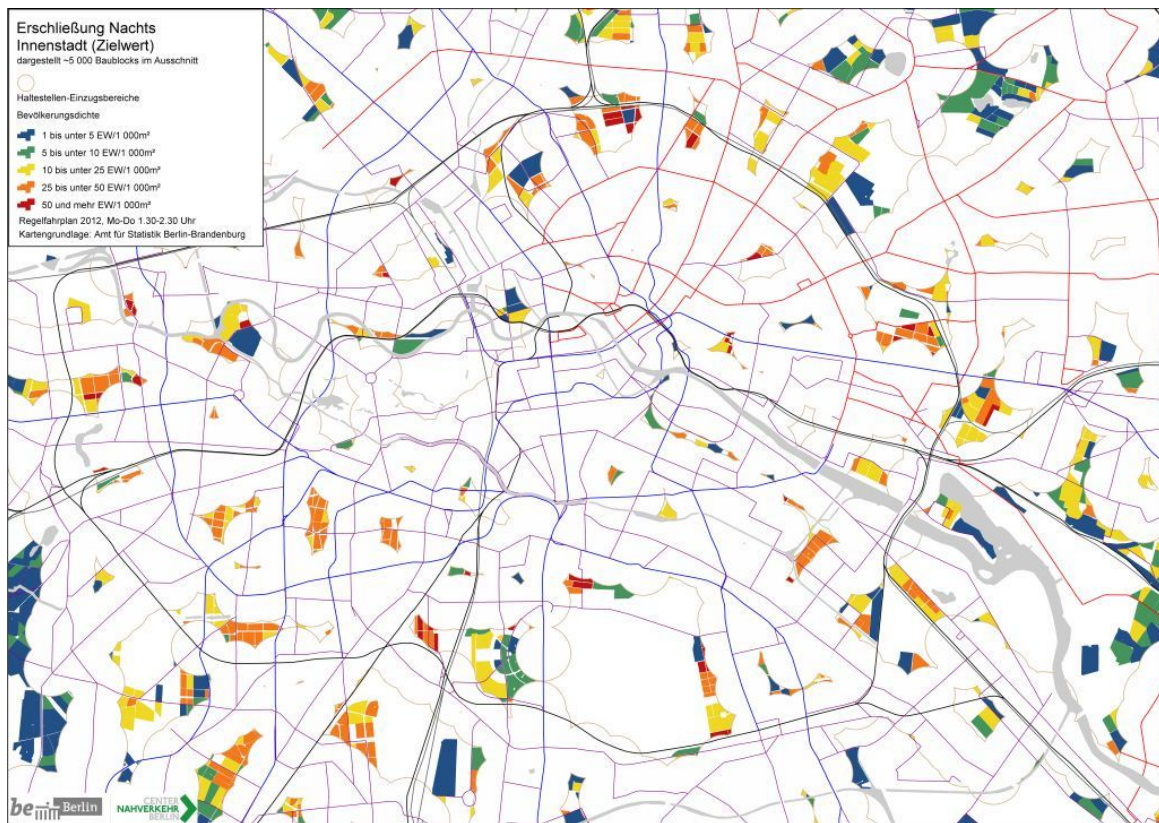
Innerhalb des S-Bahn-Rings (Abbildung 26) gibt es wieder ein relativ gleichverteiltes Muster an Bereichen ohne direkte Erschließung, im eigentlichen Zentrum betrifft dies jedoch ausnahmslos nur kleine Flächen.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Vorgaben zur Erreichbarkeit im Stadtgebiet nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans weiterhin eingehalten werden. Der Auftrag, im Sinne der Daseinsvorsorge den Zugang zum Netz des ÖPNV ist in allen Gebieten und zu allen Zeiten sicher zu stellen, ist damit erfüllt.

Die Verfehlung des Toleranzwertes legt für den zu erstellenden NVP 2014-2018 den Schluss nahe, zu überprüfen, welche Maßnahmen der Angebotsplanung nötig und möglich sind, um die Erreichbarkeit insbesondere hinsichtlich einer sich verändernden Bevölkerungsverteilung weiterhin zu sichern.

Bei weiterer Erschließung disperser Wohnstandorte mit gleicher Qualität ist dies jedoch nur mit steigenden Aufwendungen möglich. Bei gleichzeitig kontinuierlich zunehmenden Fahrgast- und Touristenzahlen werden die Handlungsspielräume für die Angebotsplanung damit deutlich geringer.

Abbildung 26: Erschließung Innenstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 %



IV.5.2 Bedienstungsstandards

Die Bedienstungsstandards legen fest, wie häufig ÖPNV-Linien verkehren sollen. Der NVP gibt Bedienstungsstandards für Zeitschichten an Werktagen vor. Im Nachtverkehr wird nach Wochentagen und Wochenendnächten differenziert (mit dem verlängerten Nachtverkehr als „Sonntags-Frühverkehr“) (Tabelle 8). Die in den Verkehrszeiten einzuhaltenden Mindestakte zeigt Tabelle 9.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger kann ein Takt unterschritten werden. Aufgrund der Nachfrageentwicklung sowie der Kapazitätsanforderungen ist jedoch häufiger ein deutlich über dem Mindesttakt liegendes Angebot erforderlich.

Tabelle 8: Verkehrszeiten nach NVP

Kategorie	Montag – Freitag [Uhr]	Samstag [Uhr]	Sonntag [Uhr]
Tagesverkehr	04:30 bis 00:30	05:30* bis 01:00	07:00* bis 00:30
SVZ	04:30 bis 06:00/06:30*	05:30* bis 10:00	07:00* bis 00:30
HVZ	06:00/06:30* bis 09:00	./.	./.
NVZ	09:00 bis 14:00	./.	./.
HVZ	14:00 bis 19:00	./.	./.
NVZ	19:00 bis 21:00	10:00 bis 18:00	./.
SVZ	21:00 bis 00:30 (Freitag bis 01:00)	18:00 bis 01:00	./.
Nachtverkehr	00:30 bis 04:30	01:00 bis 05:30 (Nacht Fr./Sa.)	01:00 bis 07:00 (Nacht Sa./So.)
* je nach Verkehrsaufkommen Abweichungen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich			

Tabelle 9: Mindesttakt des NVP nach Verkehrszeiten und Produkten

ÖPNV-Produkt mit Grundtakt [Minuten]	Mindesttakt nach Verkehrszeiten [Minuten]			
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr*
S-Bahn [20]	10	20	20	30/60*
U-Bahn [10]	10	10	10	15/30*
Metrolinien (Bus/Straßenbahn) [10]	10	10	20	30
Bus/Straßenbahn [20]	20	20	20	30
Regionalzüge [60]	60	120	120	./.**
* S- und U-Bahn nur in Wochenendnächten; Bereiche höheren Bedarfs mit dichterem Takt				
** Einzelfahrten werden befürwortet, aber nicht als verbindlicher Standard gesetzt				

Die nachfolgenden drei Abbildungen zeigen, an welchen Haltestellen die Mindesttakte zu den Verkehrszeiten HVZ und NVZ nicht eingehalten werden. Nicht berücksichtigt wurden Linienabschnitte, auf denen nur Einzelfahrten, beispielsweise auf Schüler- oder Ausflugslinien, durchgeführt werden. Ebenfalls sind einzelne Haltestellen (z. B. Zwischenendstellen) besonders in der Innenstadt nicht dargestellt.

Es ist erkennbar, dass in der HVZ nur auf einzelnen Linien von den gesetzten Standards abgewichen wird (Abbildung 27). Dies betrifft v. a. den Nordast der S25, der S47 sowie die Bereiche, wo Metro-Linien sich verzweigen (Spandau, Pankow). Einzelne Buslinien im Außenbereich erfüllen den Standard nicht.

Diese Ausnahmen lässt der NVP zu: Auf Linien in besonders dünn besiedelten Bereichen oder auf der S-Bahn-Strecken Tegel – Hennigsdorf und Schöneweide – Spindlersfeld: Hier lässt die Infrastruktur keine dichtere Taktfolge zu. Teilabschnitte von Metrolinien in Pankow und Spandau werden ebenfalls nicht in den Mindesttakten bedient. Diese Außenabschnitte rechtfertigen nachfrageseitig kein dichteres Angebot; mit der Durchbindung der Metrolinien auf schwächeren Außenästen wird Umsteigeaufwand für die Fahrgäste vermieden. In Pankow gibt es eingleisige Straßenbahnstrecken.

Abbildung 27: Nicht-Einhaltung der Bedienstungsstandards in der HVZ

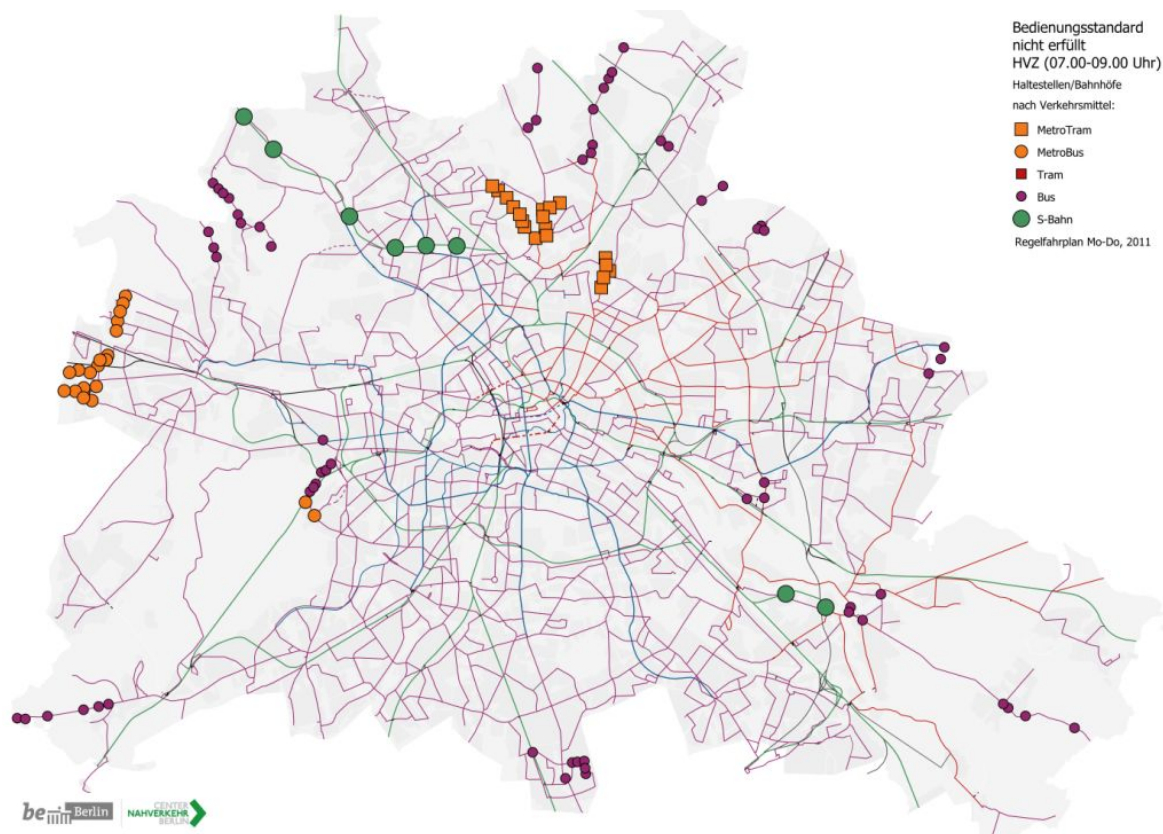
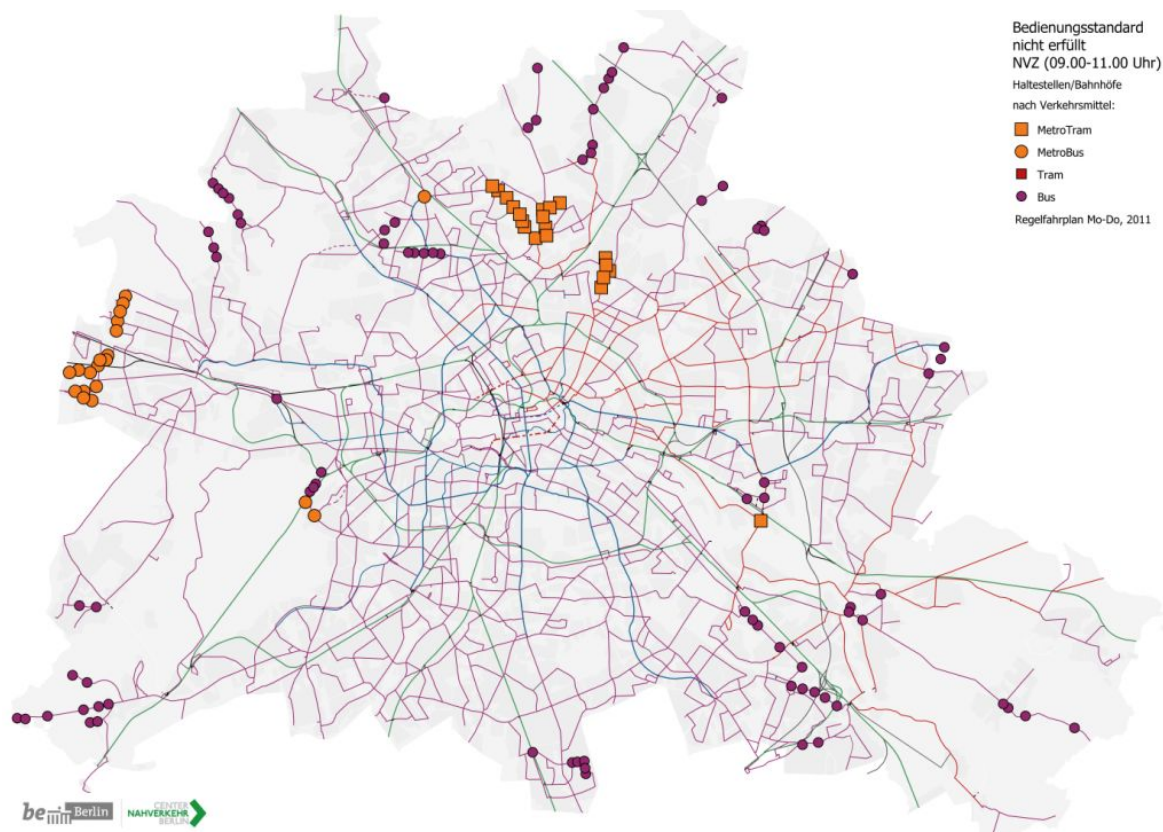


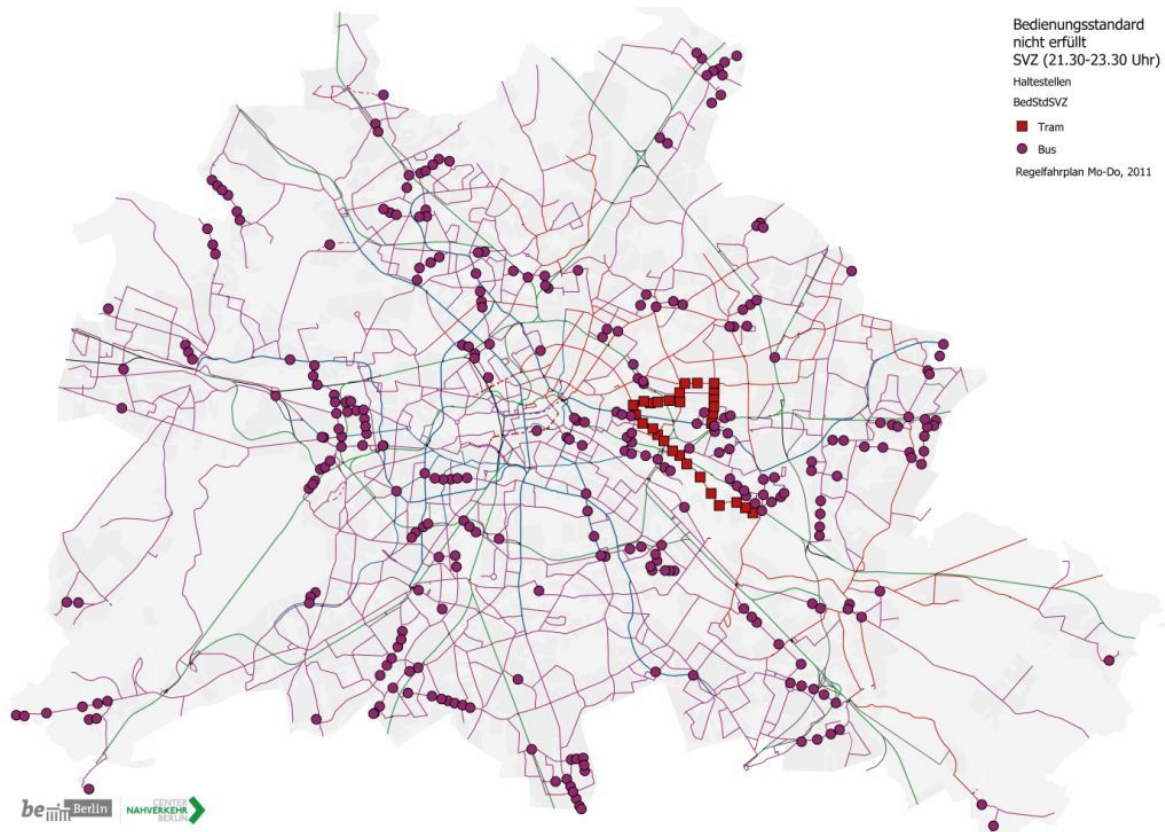
Abbildung 28: Nicht-Einhaltung der Bedienstungsstandards in der NVZ



In der NVZ (Abbildung 28) gibt es Unterschreitungen für Linien in Gewerbegebieten, deren Fahrplanangebot primär auf den Berufsverkehr ausgerichtet ist. Außerdem wird der Mindesttakt von 20 Minuten auf einigen Kiezlinien mit geringer Nachfrage unterschritten.

Wesentlich umfangreicher sind die Ausnahmen in der abendlichen Schwachverkehrszeit (Abbildung 29). Auf vielen Kiez- und Erschließungslinien endet die Bedienung gegen 21 oder 22 Uhr vor allem dann, wenn sich Haltestellen von Linien mit Abendangebot in akzeptabler Nähe befinden.

Abbildung 29: Nicht-Einhaltung der Bedienstungsstandards in der SVZ



Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in der HVZ und NVZ die NVP-Standards eingehalten werden. Grundsätzlich ist Berlin zu allen Tages- und Nachtzeiten überdurchschnittlich gut erschlossen. Ausnahmen bestehen nur in wenigen und begründeten Fällen. In der SVZ hingegen bestehen (relativ gesehen) größere Erschließungsdefizite.

IV.5.3 Verbindungsstandards

Die Verbindungsstandards beziehen sich im wesentliche auf die Erreichbarkeit von Zentren (Reisezeit und Umsteigehäufigkeiten) (Tabelle 10).

Tabelle 10: Verbindungsstandards für Zentren

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege	Erfüllungsgrad
Zentrumsbereiche - City West (Zoo / Kurfürstendamm) - Mitte (Potsdamer Platz / Alexanderplatz)	60 min	2x	95 % aller Haltestellen
Hauptzentrum	40 min	1x	
Stadtteilzentrum	30 min		
Ortsteilzentrum		Umsteigefrei	

Für die Untersuchung der Erreichbarkeit der Zentren wird nach Zentrenkategorien laut Stadtentwicklungsplan Zentren (Stand 2012) unterschieden. Es wird jeweils die Wegezeit nach Intervallen vom am schnellsten erreichbaren Zentrum der jeweilige Kategorie (oder höher) dargestellt.

Dabei werden der Weg zur Haltestelle des jeweiligen Zentrums und die Wartezeit dort nicht berücksichtigt. Die Zielhaltestellen sind farblich nach Isochronen-Zeit unterschieden, das gilt auch für die Einzugsbereiche innerhalb eines 500 m-Radius, wenn dieser Bereich im FNP (Stand 2012) als Baufläche enthalten ist. Die Flächen sind auch eingefärbt, wenn sie derzeit noch nicht bebaut sind. Als Gehgeschwindigkeit sind 4 km/h zugrunde gelegt.

Von der Zentrums-Kategorie ist die zulässige Umsteigehäufigkeit (vgl. Tabelle 10) abhängig.

Haltestellen werden nicht dargestellt, wenn sie innerhalb der vom StEP Zentren definierten Fläche eines Zentrums liegen.

Zentrumsbereiche City West und Mitte(Abbildung 31).

Abbildung 30 zeigt die Fahrtzeiten von allen Haltestellen auf dem Berliner Stadtgebiet zur jeweils im ÖPNV am schnellsten erreichbaren Haltestelle in einem der beiden Zentrumsbereiche Mitte (Potsdamer Platz, Friedrichstraße, Alexanderplatz) und City West (Zoo/Kurfürstendamm). Dabei ist unterstellt, dass die S3 nicht mehr nur ab/bis Ostbahnhof fährt.

Die angestrebte Fahrtzeit von maximal 60 Minuten wird für das gesamte Stadtgebiet eingehalten. Dass Flächen rot dargestellt sind, liegt ganz überwiegend daran, dass hier der Erschließungsradius überschritten ist (gilt auch für die folgenden Zentrums-Kategorien).

Bei der Umsteigehäufigkeit auf Fahrten zu den beiden großen Zentrumsbereichen wird der Standard von maximal zwei Umstiegen weit überwiegend übertroffen, d. h. es ist nur ein Umstieg nötig. Das zweimalige Umsteigen ist nur an wenigen Stellen nötig, mehr als zwei Umstiege sind nirgends erforderlich (Abbildung 31).

Abbildung 30: Fahrtzeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte

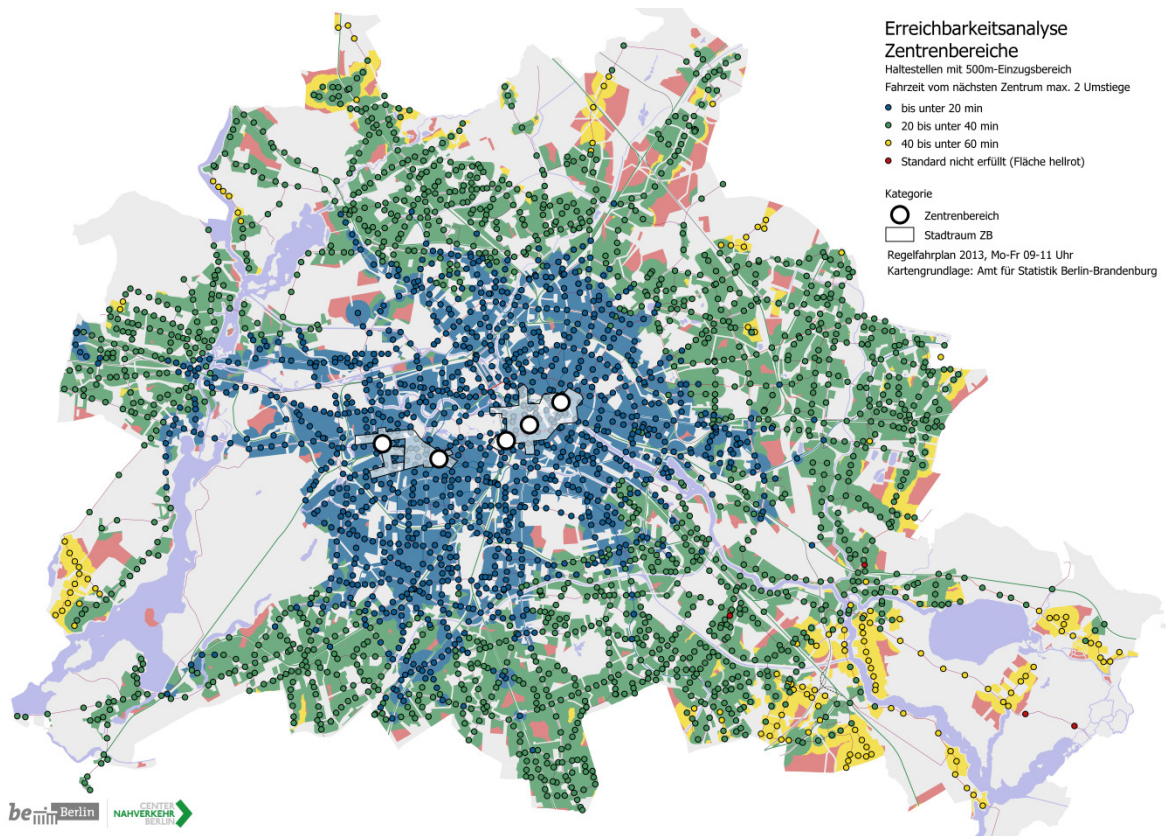
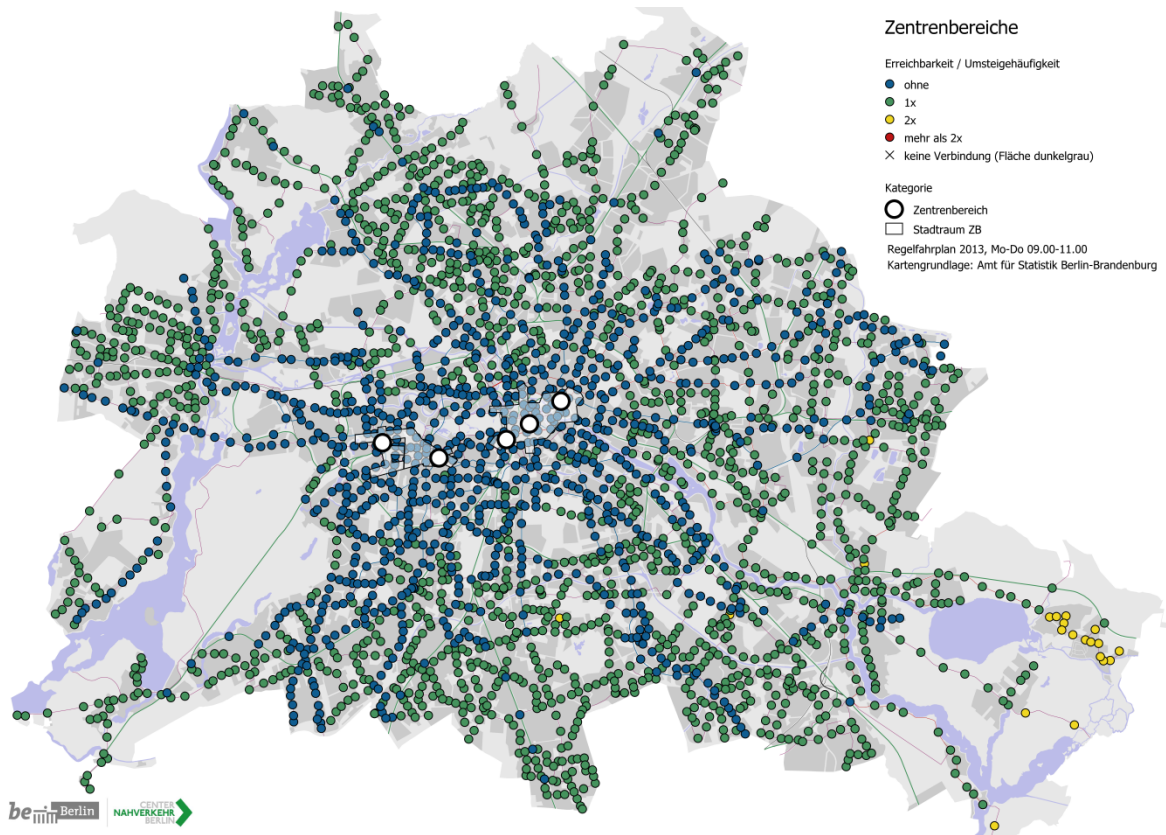


Abbildung 31: Umsteigehäufigkeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte



Hauptzentren

Bei den Hauptzentren wird der Zielwert von 40 Minuten für fast alle Haltestellen erreicht (Abbildung 32).

Auch die Vorgabe zur maximalen Zahl der Umstiege wird erreicht: Von jeder Haltestelle aus kann mindestens das nächstgelegene Hauptzentrum direkt oder mit nur einem Umstieg erreicht werden (Abbildung 33).

Besondere Stadtteilzentren

Für die Kategorie der besonderen Stadtteilzentren wurden 2 Analysen berechnet: Fahrzeit mit einmaligem Umsteigen (Abbildung 34) bzw. nur Direktverbindungen (Abbildung 35).

Die Zahl der unerschlossenen Bereiche ist bei den besonderen Stadtteilzentren höher als bei den anderen Zentrenkategorien. Bei der Analyse der Erreichbarkeit mit einmaligem Umsteigen (entsprechend NVP-Standard) sind dies relativ kleine Bereiche. Bei der Untersuchung der umsteigefreien Erreichbarkeit sind jedoch größere Gebiete nicht erschlossen (in Pankow Nord und Neukölln Süd).

Ortsteilzentren

Für diese Kategorie zeigt die Analyse eine hohe Zielerreichung, praktisch alle Haltestellen sind umsteigefrei erreichbar.

Abbildung 32: Fahrzeiten zu den Hauptzentren

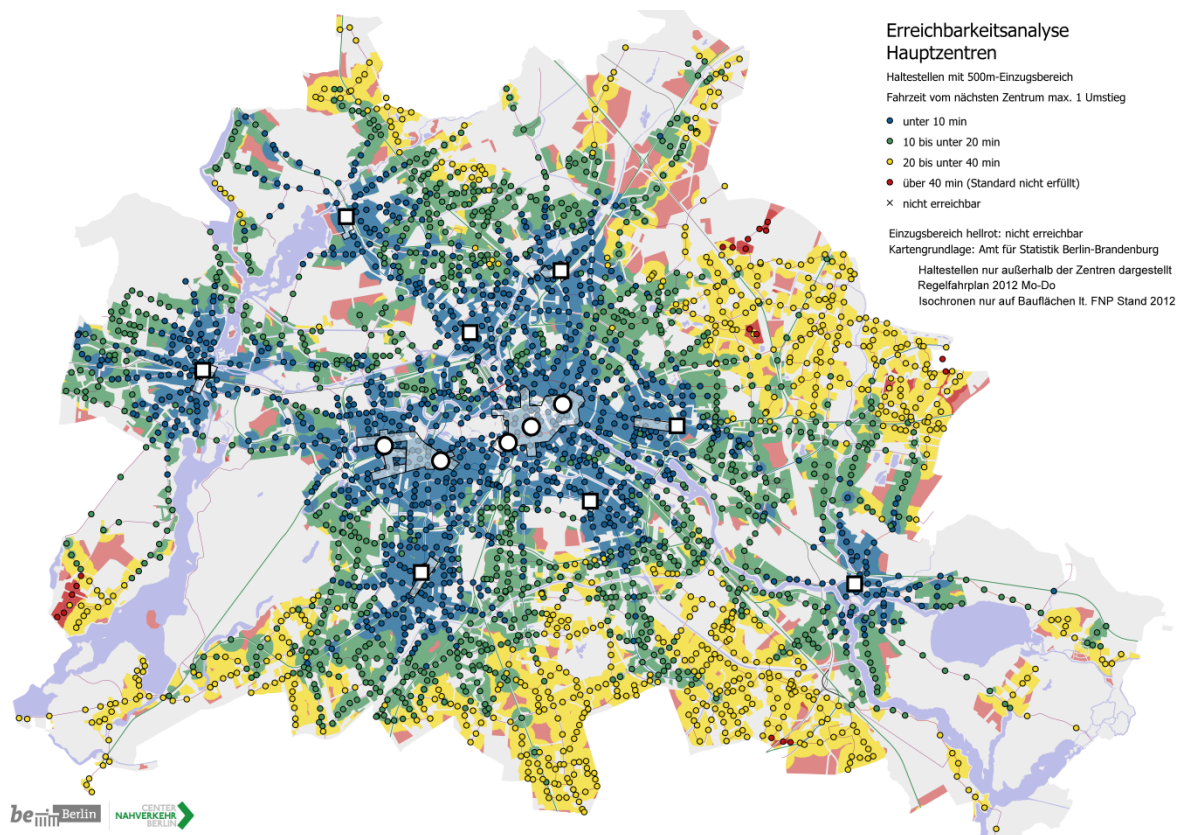


Abbildung 33: Umstiege zu den Hauptzentren

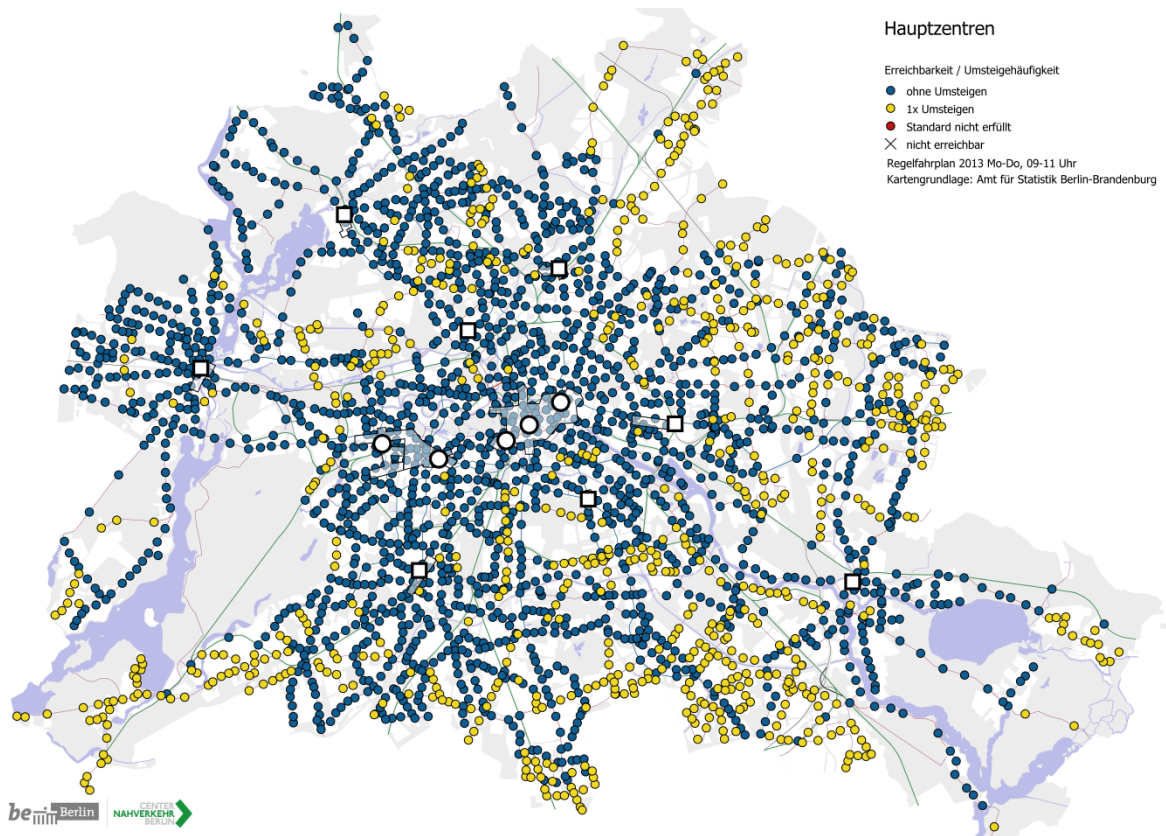


Abbildung 34: Fahrzeiten zu den Stadtteilzentren – 1x Umsteigen

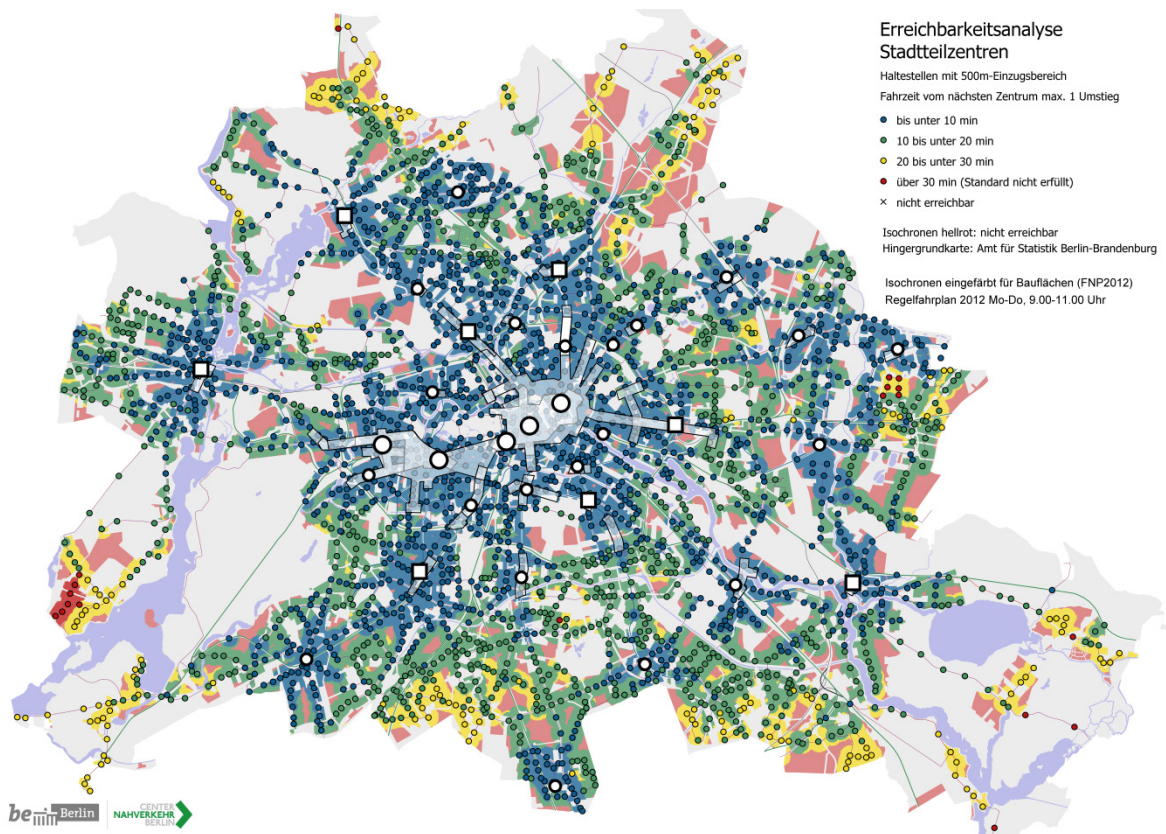


Abbildung 35: Umstiege zu den Stadtteilzentren – ohne Umsteigen

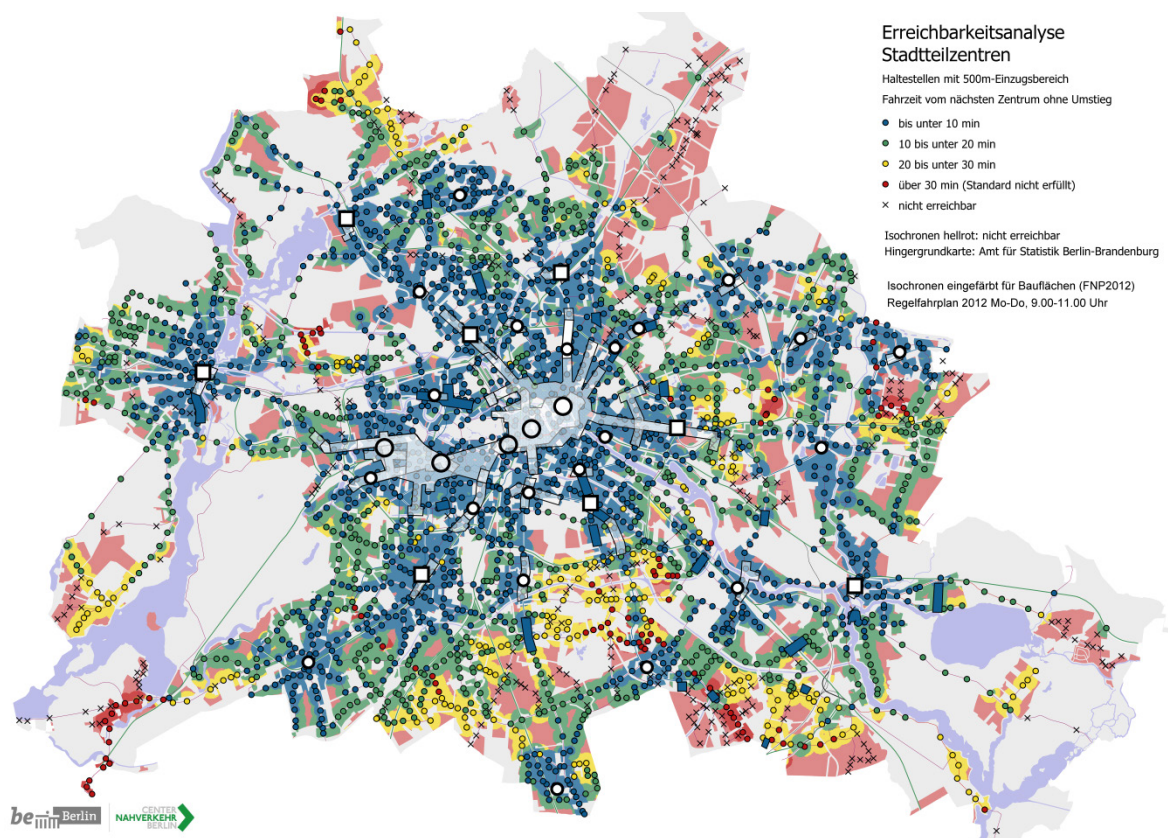
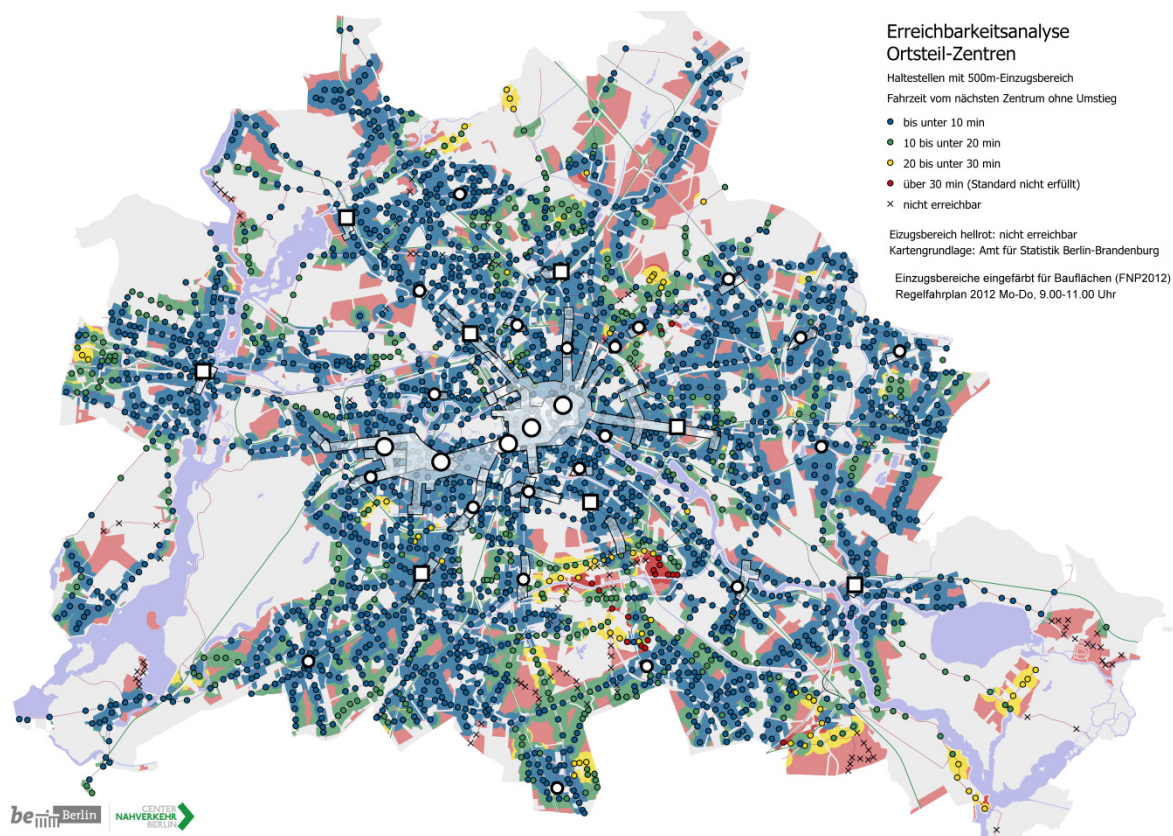


Abbildung 36: Fahrzeiten zu Ortsteilzentren – ohne Umsteigen



IV.6 Einhaltung qualitativer Angebotsstandards

IV.6.1 Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

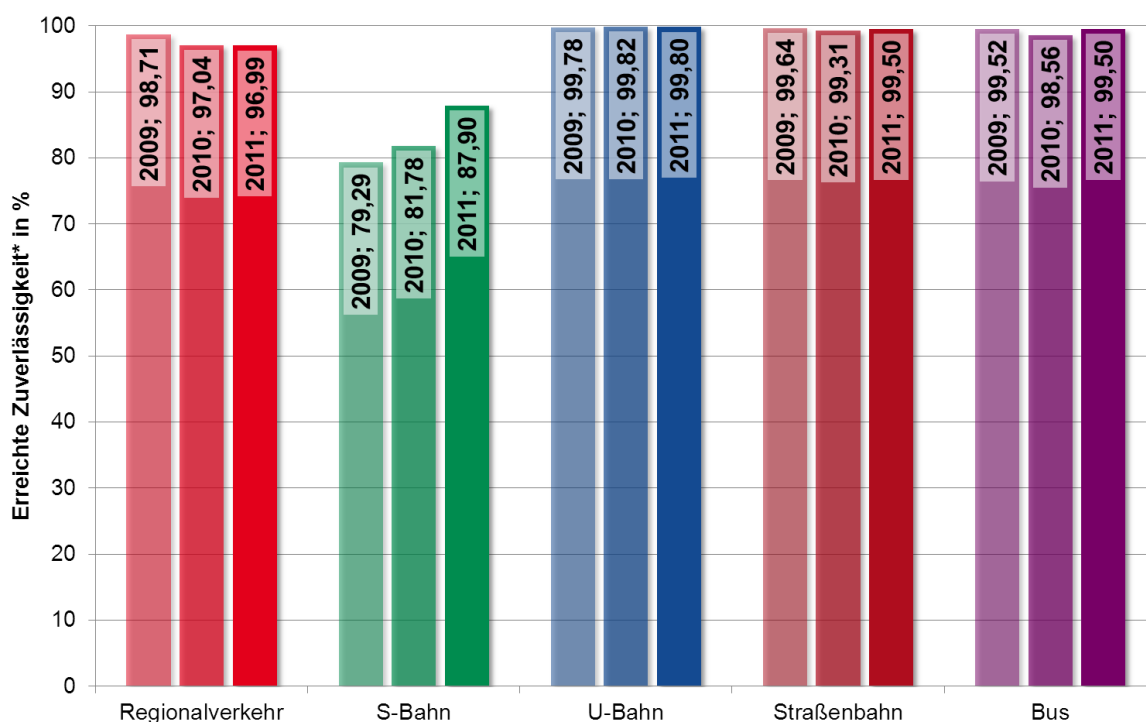
Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Kern-Kriterien, an denen sich die Qualität im ÖPNV messen lassen muss.

Zuverlässigkeit

Zuverlässigkeit bedeutet grundsätzlich, dass alle im Fahrplan veröffentlichten Fahrten erbracht werden. Für nicht erbrachte Fahrten, werden vom Land Abzüge bei den Ausgleichszahlungen vorgenommen. Zudem wird der Ausfall von Leistungen so sanktioniert, dass den Unternehmen ein ökonomischer Anreiz an der Erbringung der vertraglich vereinbarten Leistungen entsteht.

Die erreichte Zuverlässigkeit wird abgebildet in Form einer Zuverlässigkeitsquote, die das Verhältnis zwischen erbrachten und geplanten Fahrten abbildet. Die Quote wird für die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich ermittelt. So fließen beispielsweise bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus Ausfälle unabhängig vom Verursacher in die Bewertung ein. Bei der S-Bahn werden hingegen Ausfälle, die auf Störungen durch Dritte bzw. höhere Gewalt zurückgehen, nicht zulasten des Betreibers gewertet. Beim Regionalverkehr werden je nach vertraglicher Regelung auch Verspätungen als Ausfälle gewertet.

Abbildung 37: Erreichte Zuverlässigkeit der Verkehrsträger 2009-2011



Daten: Regionalverkehr, S-Bahn: VBB-Qualitätsbilanzen | U-Bahn, Straßenbahn, Bus: CNB Jahresschlussberichte

**Hinweis: Aufgrund unterschiedlicher Bemessungsgrundlagen sind die Daten nicht direkt vergleichbar:
Regionalverkehr: Betriebsleistung = 100%, S-Bahn: Sollzugfahrten, U-Bahn, Straßenbahn, Bus: Zuverlässigkeitsquote als Anteil erbrachter an geplanten Fahrten*

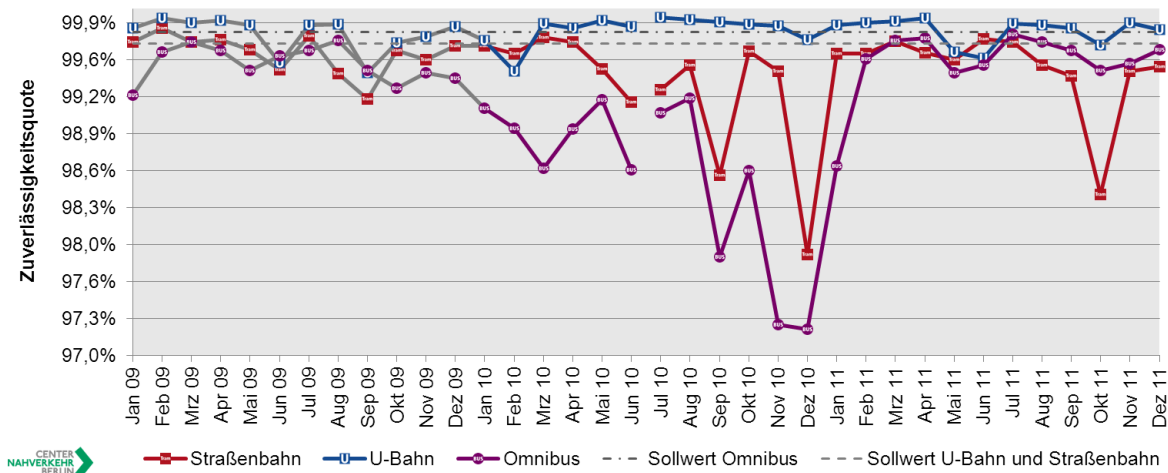
Die Vorgaben für die Zuverlässigkeit der Verkehrsleistungen werden in den einzelnen Verkehrsverträgen verkehrsmittelspezifisch vereinbart, die Sanktionierung erfolgt auf Grundlage der jeweiligen Verkehrsverträge.

Im Berichtszeitraum war das Bild der Zuverlässigkeit im ÖPNV stark geprägt von der seit dem zweiten Halbjahr 2009 andauernden Krise bei der Berliner S-Bahn (vgl. Kapitel 4.4). In den Jahren 2010 und 2011 hat sich die Zuverlässigkeit der S-Bahn wieder verbessert, sie lag jedoch auch 2011 mit 87,90 % noch deutlich unter der erreichten Quote des Vor-Krisenjahres 2008 (98,11 %).

Die Zuverlässigkeit bei der S-Bahn und im Regionalverkehr war darüber hinaus beeinflusst von Baumaßnahmen im Netz. Großbaustellen, wie die des neuen Regionalbahnhof Ostkreuz oder die sanierungsbedingte Sperrung der Strecke Potsdam – Berlin-Wannsee beeinflussten ebenfalls in hohem Maße die Zuverlässigkeit auf der Schiene.

Bei den von der BVG betriebenen Verkehrsträgern lag vor allem die Zuverlässigkeit der U-Bahn in allen drei Jahren im Jahresdurchschnitt konstant hoch. Bei den im Straßenraum verkehrenden Straßenbahn sowie dem Bus gab es hingegen erhebliche Schwankungen, v. a. zum Ende des Jahres 2010 nahm die Zuverlässigkeit bei beiden Verkehrsträgern ab (Abbildung 38). Die Ursachen hierfür waren vielfältig (punktuell erhöhtes Fahrgastaufkommen aufgrund S-Bahn-Krise, strenger Winter, Reparaturstau v. a. beim Bus, Probleme mit der betrieblichen Fahrplansoftware) und überlagerten sich teilweise. Grundsätzlich sind Straßenbahn und Bus zudem anfällig für Störungen, die von nur teilweise planbaren Ereignissen wie beispielsweise Baustellen, Demonstrationen, Notfall- und Rettungseinsätzen etc. ausgelöst werden.

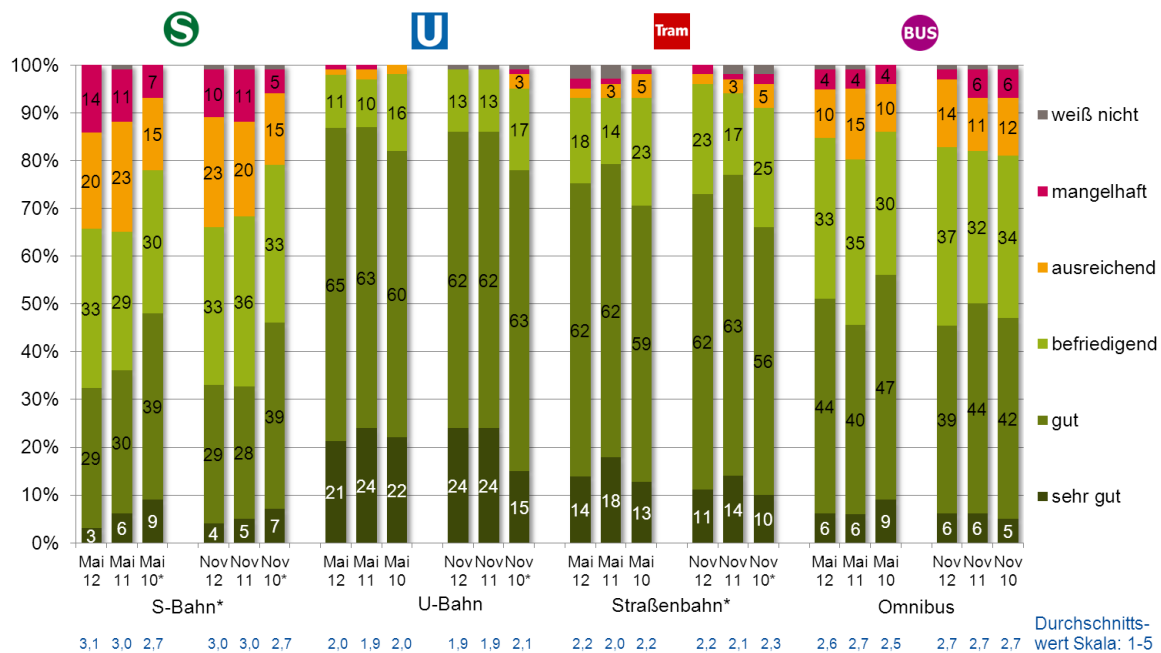
Abbildung 38: Zuverlässigkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009-2011



Die Bewertung der Zuverlässigkeit aus Kundensicht (Abbildung 39) zeigt deutlich die anhaltend hohe Unzufriedenheit mit der Verlässlichkeit der S-Bahn. Auch wenn sich die Ergebnisse in 2012 wieder leicht verbessert haben, wirkt die Krisensituation seit 2010 hier noch nach. Bei der BVG werden U-Bahn und Tram deutlich positiver bewertet als bei Bus. Hier spiegeln sich die objektiv gemessenen Zahlen in der Wahrnehmung der Kunden wider.

Abbildung 39: Verlässlichkeit aus Kundensicht

Frage V16: "Wie bewerten Sie die Verlässlichkeit?"



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai bzw. Nov 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Pünktlichkeit

Zweites zentrales Qualitätskriterium für den ÖPNV ist die Pünktlichkeit der Verkehrsmittel. Fahrplangetreue Abfahrt und Ankunft ist zudem auch Voraussetzung dafür, dass die Fahrgäste die (geplanten) Anschlüsse erreichen können.

Der Nahverkehrsplan (Eckpunkte 2010-2014) sieht unterschiedliche Festlegungen für die Pünktlichkeit der Verkehrsträger vor. Die höchste Pünktlichkeit wird im SPNV, also bei Regional- und S-Bahn-Verkehr sowie bei der U-Bahn erwartet, da die Infrastruktur dieser drei Verkehrsmittel vom übrigen Verkehr getrennt ist. Die niedrigeren Vorgaben für Straßenbahn und Bus tragen bereits den vielfachen Einflüssen Rechnung, die im Straßenraum auftreten und die Pünktlichkeit beeinflussen können.

Die als Pünktlichkeit definierte, maximale Abweichung von der Fahrplanzeit (Verspätung) sowie die Vorgabe für den Anteil der pünktlich zu erbringenden Leistungen bei den einzelnen Verkehrsträgern stellt die nachfolgende Tabelle 11 dar.

Tabelle 11: Definitionen und NVP-Vorgabe für Pünktlichkeit der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Zulässige Verspätung:	NVP-Vorgabe für Anteil der zu erbringenden Leistungen
Regionalverkehr	5 Minuten	95%
S-Bahn	3 Minuten	96%
U-Bahn	3 Minuten (Verfrühungen bis 1 Minute)	97%
Straßenbahn		91%
Bus		87%

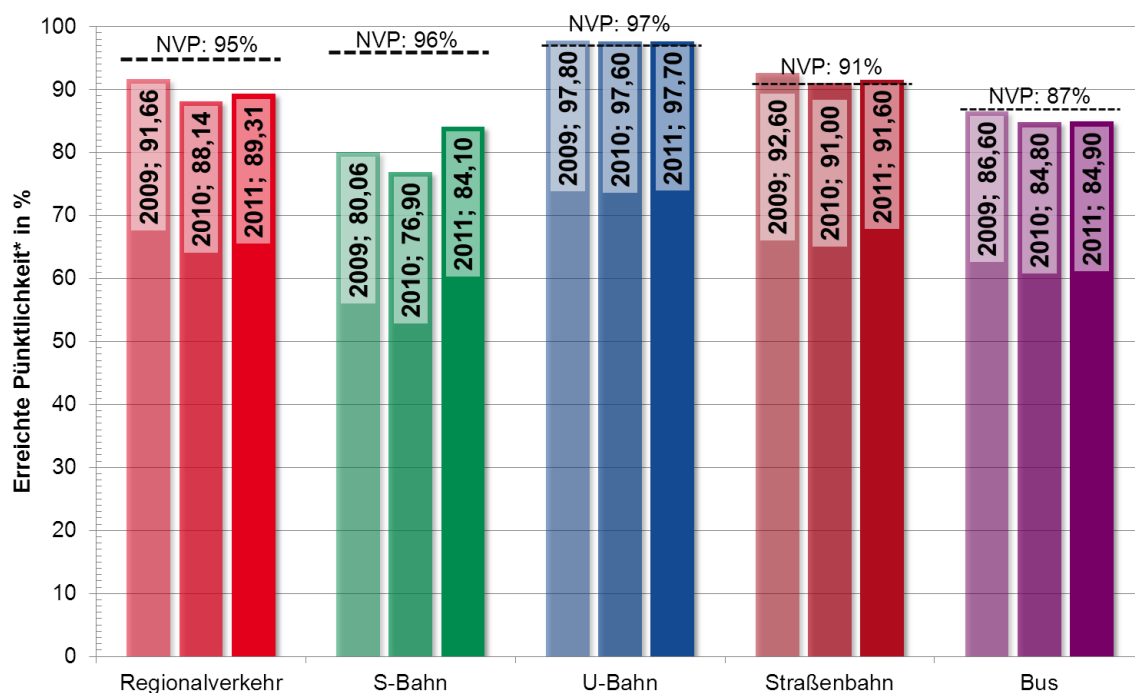
Die vertragswirksamen Definitionen und Vorgaben unterscheiden sich von den Vorgaben des NVP, da für die Pünktlichkeitsbewertung zum Zwecke der Berechnung der Ausgleichszahlungen eine andere Methodik angewendet wird. Entsprechend sind auch die NVP-Vorgaben für den Anteil der pünktlich zu erbringenden Leistungen nicht mit den für die Ausgleichszahlungen relevanten Vorgaben der Verkehrsverträge gleichzusetzen. Eine direkte Vergleichbarkeit der Daten (in Tabelle 11 und Abbildung 40) ist daher nicht gegeben.

Die Entwicklung der Pünktlichkeit in den Jahren 2009 bis 2011 (Abbildung 40) spiegelt ebenfalls die Folgen der S-Bahn-Krise wider. Bei der S-Bahn selber nahm der Anteil der pünktlichen Fahrten ausgehend von 93,79 % im Vor-Krisenjahr 2008 bedingt durch die technischen Mängel ab dem 2. Halbjahr 2009 rapid ab, da auch ausgefallene Züge nach Verkehrsvertrag als unpünktliche Züge gelten. Das ehemals hohe Pünktlichkeitsniveau konnte bislang nicht wieder erreicht werden.

Die gegenüber 2009 in den nachfolgenden beiden Jahren gesunkene Pünktlichkeit im Regionalverkehr war bedingt durch zahlreiche Bautätigkeiten im Netz, Zugfolgekonflikte, die dichte Trassenbelegung im Berliner Netz und Fernverkehrszüge, deren Verspätungen sich durch gegenseitige Abhängigkeiten auch auf Züge des Regionalverkehrs auswirkten. In den Wintermonaten traten zudem häufig witterungsbedingte Verspätungen auf.

Die U-Bahn wies durchgängig eine hohe Pünktlichkeitsquote auf, die in allen drei Jahren die NVP-Vorgaben übertraf. Auch die Straßenbahn erfüllte die Vorgabe des NVP in allen drei Jahren, wohingegen der Bus im gesamten Betrachtungszeitraum unter den Vorgaben blieb.

Abbildung 40: Erreichte Pünktlichkeit der Verkehrsträger 2009-2011

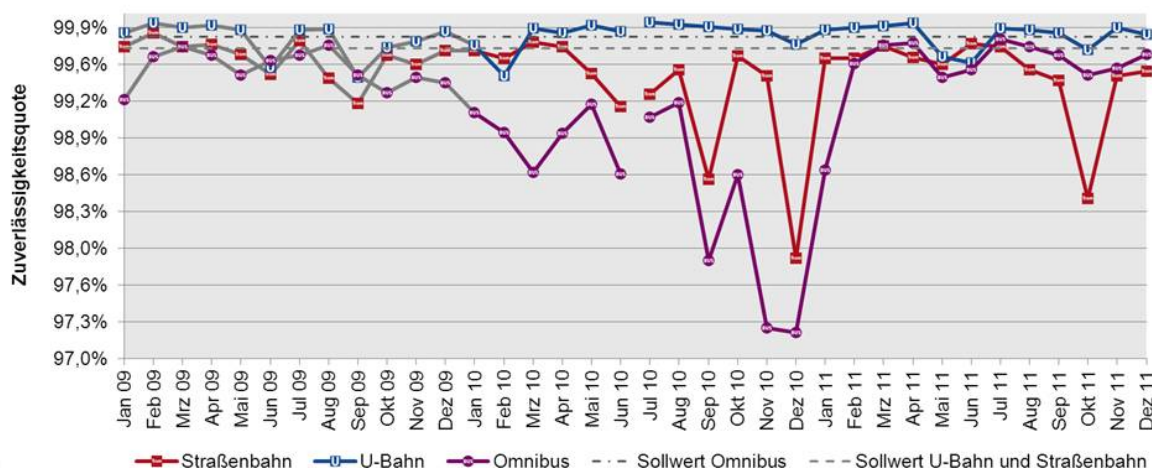


Daten: Regionalverkehr, S-Bahn: VBB-Qualitätsbilanzen | U-Bahn, Straßenbahn, Bus: CNB Jahresschlussberichte

Hinweis: Regionalverkehr: Ankunftsverspätung > 5 min, S-Bahn: fahrgastwirksame Verspätung bis 3 Minuten, Für U-Bahn, Straßenbahn, Bus ist die Bewertung nach der Definition von Pünktlichkeit im Verkehrsvertrag dargestellt: Eine Fahrt gilt als pünktlich, wenn sie zwischen 90 Sekunden vor und 210 Sekunden nach der im Fahrplan veröffentlichten Soll-Abfahrtszeit erbracht wurde.

Die Betrachtung der unterjährigen Entwicklungen bei den Verkehrsträgern der BVG zeigt, dass v. a. beim Bus die Pünktlichkeit ab der 2. Jahreshälfte 2009 nachließ (Abbildung 41). Ursächlich dafür waren u. a. erhebliche Verlagerungen im Fahrgastaufkommen, da Fahrgäste der S-Bahn auf Busse (und Bahnen) der BVG. Durch das erhöhte Fahrgastaufkommen verlängerten sich Haltestellenaufenthalts- und Fahrtzeiten, was zu einer sinkenden Pünktlichkeit führte. Darüber hinaus wird die Pünktlichkeit des Busses von Ereignissen im Straßenraum (Demonstrationen, Sperrungen, Veranstaltungen etc.) sowie einer zunehmenden Zahl von Baustellen im Straßenraum beeinflusst. Ebenfalls in den Jahresverläufen erkennbar sind wetterbedingte Einbrüche sowie die Fahrzeugverfügbarkeitsprobleme im 2. Halbjahr 2010.

Abbildung 41: Pünktlichkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009-2011

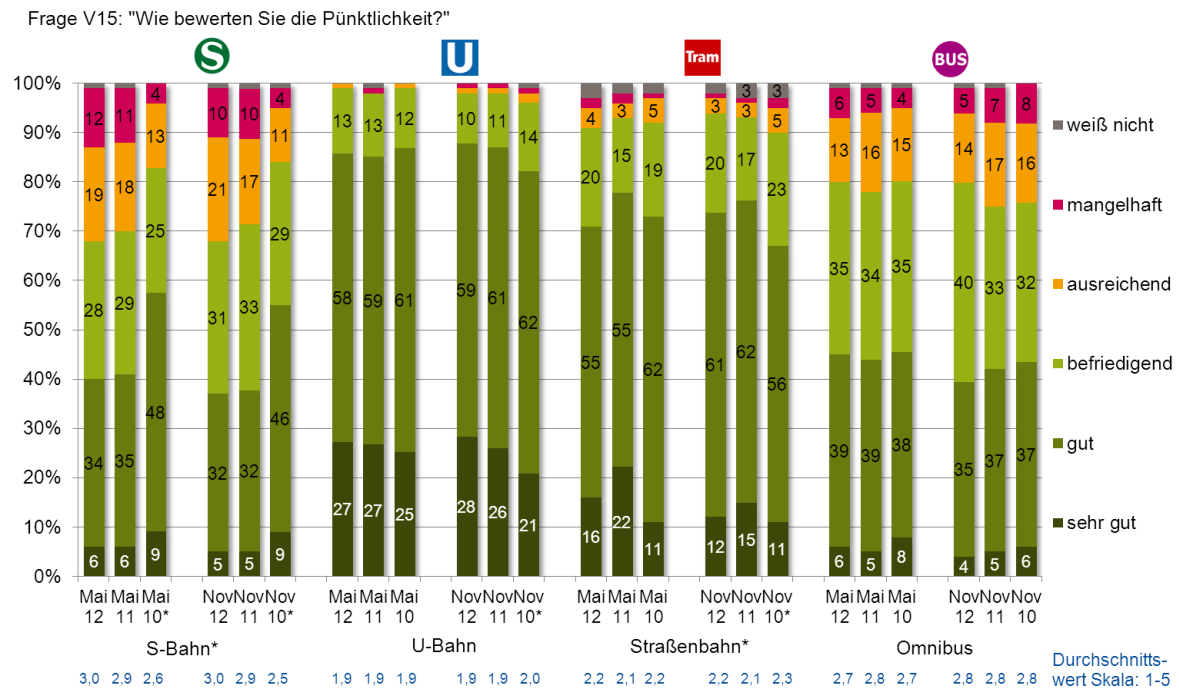


Daten: Regionalverkehr, S-Bahn: VBB-Qualitätsbilanzen | U-Bahn, Straßenbahn, Bus: CNB Jahresschlussberichte

Hinweis: Pünktlichkeitsquote nach Definition im Verkehrsvertrag

Die beschriebene Entwicklung bei den objektiv gemessenen Pünktlichkeitsquoten zeigt sich auch in der Entwicklung der Bewertung durch die Fahrgäste (Abbildung 42). Am schlechtesten bewertet wird – wie bereits bei der Verlässlichkeit – insbesondere die S-Bahn, bei den Verkehrsmitteln der BVG der Bus. Die Straßenbahn wird im Verlauf seit 2010 von den Befragten etwas weniger pünktlich wahrgenommen, insgesamt liegt die Bewertung aber immer noch im guten Bereich.

Abbildung 42: Pünktlichkeit aus Kundensicht



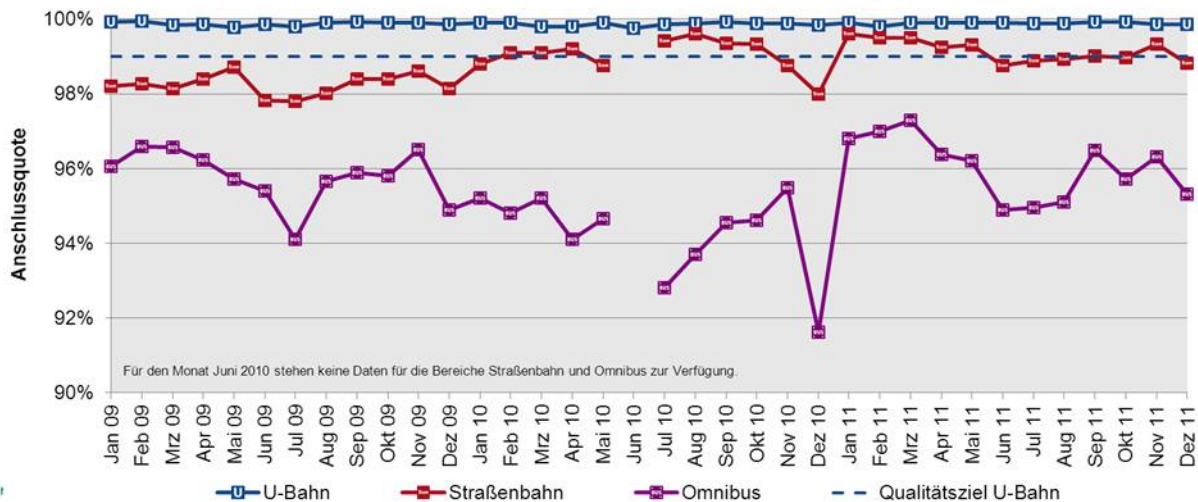
Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai bzw. Nov 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Anschlüsse und Anschlussicherung

Vorgaben zur Anschlussicherung bestehen bislang nur im Rahmen des Verkehrsvertrags zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR. Da das Netz sehr dicht und in der Regel eng vertaktet ist, ist es weder sinnvoll noch möglich für jeden Umsteigepunkt und alle Umsteigekombinationen Anschlüsse zu sichern. Für bestimmte Situationen (z. B. im Nachtverkehr, in dünner besiedelten Bereichen der Stadt oder an stark nachgefragten Umsteigepunkten) hat ein guter Anschluss für die Fahrgäste jedoch eine besonders hohe Bedeutung. Die entsprechenden Haltestellen wurden im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG als Anschlussicherungspunkte benannt. In welchem Umfang die hier gesicherten Anschlüsse eingehalten wurden, wird in der Anschlussquote abgebildet.

Abbildung 43: Anschlussquoten U-Bahn, Straßenbahn, Bus 2009-2011



Daten: Regionalverkehr, S-Bahn: VBB-Qualitätsbilanzen | U-Bahn, Straßenbahn, Bus: CNB Jahresschlussberichte

Ein Soll-Wert ist bislang nur für die U-Bahn vereinbart. Die Anschlusssicherung gilt dort als hergestellt, wenn die Fahrgäste an den jeweiligen Stationen fahrplanmäßig nicht mehr als fünf Minuten (ohne Wegezeit) auf das Anschlussverkehrsmittel warten. Abbildung 43 zeigt, dass die Anschlussquote bei der U-Bahn die vertragliche Vorgabe deutlich übertrifft.

Weiterentwicklung des Qualitätscontrollings

Die Eckpunkte des NVP 2010-2014 beinhalteten den Prüfauftrag, unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Qualitätscontrolling die derzeitigen Sollwerte sowie die Messmethodik für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen.

In enger Zusammenarbeit haben die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG einen Vorschlag entwickelt, wie im Zuge der Weiterentwicklung des Qualitätsmonitorings zukünftig die Merkmale Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit besser miteinander verknüpft werden können. Aufbauend auf der derzeitigen Erfassungsmethodik (über das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) der BVG) wurde eine veränderte Auswertungsmethodik vereinbart, mit welcher die Fahrgastsicht besser in der Quote abgebildet werden kann.

Konkret bedeutet dies, dass zukünftig auch Verspätungen bzw. Verfrühungen, die eine vereinbarte Grenze überschreiten, als unregelmäßig gewertet und damit über die Zuverlässigkeit abgebildet werden. Dies entspricht stärker der Sicht der Fahrgäste, die eine Fahrt als ausgefallen empfinden, auch wenn diese Fahrt zwar sehr stark verspätet ist, aber objektiv (d. h. aus betrieblicher Sicht) stattgefunden hat.

Die Umstellung der Methodik ist vorbereitet. Im Einklang mit der geänderten Bewertungsmethodik wird es dann auch zu Veränderungen bei Ziel-, Bonus- und Maluswerten kommen. Dies wird im Zuge der Revision des Verkehrsvertrags zwischen der BVG und dem Aufgabenträger verhandelt.

Die Liste der Anschlusspunkte der BVG wird jährlich überprüft, die BVG passt die Anschlusssicherung darauf an. Letztmalig wurde die Liste im Zuge der Revisionsverhandlungen im 4. Quartal 2012 ergänzt. Die jeweils aktuelle Liste der gesicherten Anschlussbeziehungen wird in den quartalsweise veröffentlichten Berichten zur „Qualität im Berliner ÖPNV“ auf den Internetseiten des Center Nahverkehr Berlin heraus gegeben (www.cnb-online.de).

IV.6.2 Sicherheit

Die Sicherheit vor Kriminalität in Fahrzeugen, an Bahnhöfen und Haltestellen war in den letzten drei Jahren häufig Thema der öffentlichen Debatten, ausgelöst durch teilweise schwere Übergriffe auf Fahrgäste und Fahrpersonal.

Die Zahlen der unterschiedlichen Kriminalitätsstatistiken ergeben hierzu ein differenziertes Bild: so ist die Zahl der erfassten Straftaten im ÖPNV von 2010 zu 2011 insgesamt angestiegen (Lagebild ÖPNV der Landes- und Bundespolizei +9,3%, Deutsche Bahn AG inklusive S-Bahn +6,1%¹⁷, BVG +13,1%). In der Langzeitbetrachtung der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) ist jedoch für alle Unternehmen ein Rückgang zu verzeichnen.¹⁸

Tabelle 12: Ausgewählte Straftaten im ÖPNV 2006-2011 (inkl. Taschendiebstahl)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gesamt	36.335	30.973	32.268	31.092	30.897	32.684
Darunter: Raub	1.301	1.112	840	785	709	684
Darunter: Körperverletzung	4.709	4.619	4.643	4.566	4.446	4.847

Quelle: PKS Berlin 2006 – 2011;
angegeben werden Straftaten im Zuständigkeitsbereich der Landes-/Bundespolizei)

Der Anstieg der Fallzahlen seit 2010 lässt sich nach Angaben der Unternehmen unter anderem mit den verstärkten Kontrollbemühungen aller Sicherheitsakteure sowie einer erhöhten Meldebereitschaft der Fahrgäste und des Personals begründen. Ziel der Unternehmen ist es, durch entsprechende Kampagnen die Meldebereitschaft auch zukünftig zu stärken. Die Abnahme der Delikte im Bereich ÖPNV in der Langzeitentwicklung wird hingegen mit der Wirksamkeit verschiedener präventiver Maßnahmen begründet, die die Verkehrsunternehmen und die Berliner Polizei abgestimmt und durchgeführt haben.

Bei der Langzeitentwicklung der Gewaltdelikte wird hingegen deutlich, dass die zwischen den Verkehrsunternehmen und der Berliner Polizei abgestimmten Maßnahmen mit verschiedenen Präventionsansätzen insgesamt zu einer Abnahme der Delikte im Bereich ÖPNV geführt haben.

Entgegen der objektiv feststellbaren Verbesserungen in punkto Sicherheit hat sich das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht deutlich verbessert. Dies ist eine kritische Entwicklung, denn wenn Fahrgäste sich bei der Nutzung des ÖPNV unwohl fühlen oder aufgrund von Ängsten Busse und Bahnen nicht bzw. nicht zu jeder Uhrzeit nutzen wollen, dann bringt das Nachteile mit sich – für das Unternehmen, für das Land und auch für den einzelnen Fahrgast, der in seiner Mobilität eingeschränkt wird.

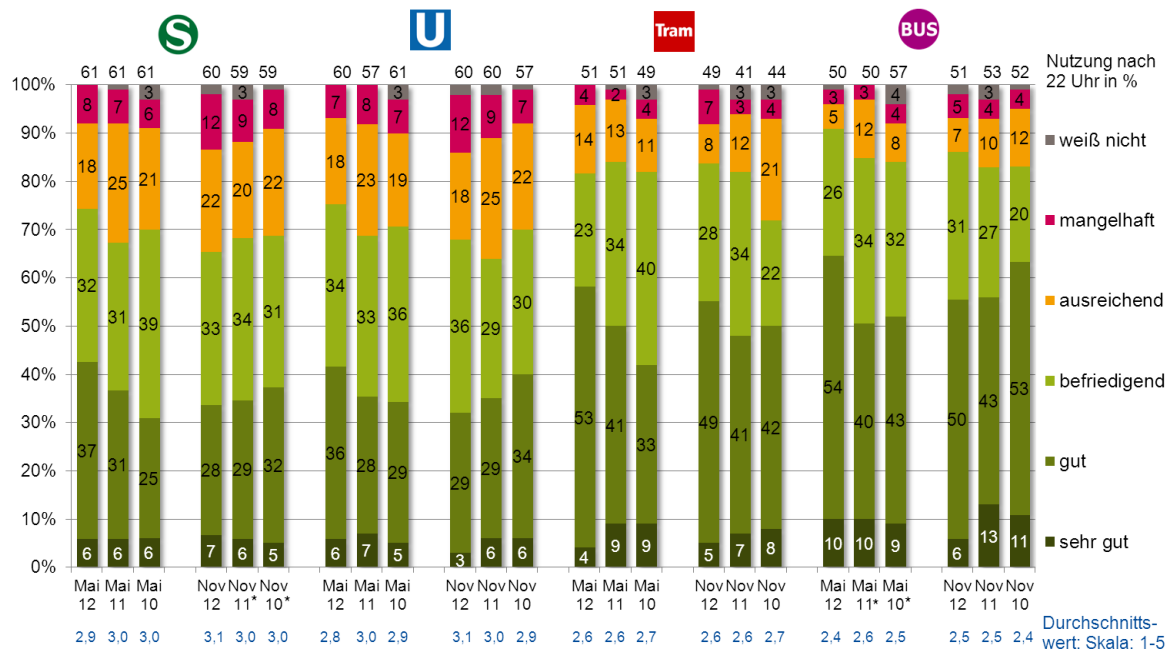
Die Ergebnisse aus den Fahrgastbefragungen zeigen, dass die Berliner/innen sich vor allem nachts im ÖPNV unsicher oder unwohl fühlen, mit leichter Verschlechterung seit 2010 bei S- und U-Bahn (vgl. Abbildung 44 und Abbildung 45).

¹⁷ Sicherheitskonzept S-Bahn 2012

¹⁸ Konkret meldet dazu die BVG zwischen 2006 und 2011 einen Rückgang der Fallzahlen um insgesamt -11,2 %.
Quelle: BVG Sicherheitsbericht 2011, Stand 31.12.2011

Abbildung 44: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr in den Fahrzeugen¹⁹

Frage V21: "Wie bewerten Sie Ihre persönliche Sicherheit nach 22 Uhr in den Fahrzeugen"

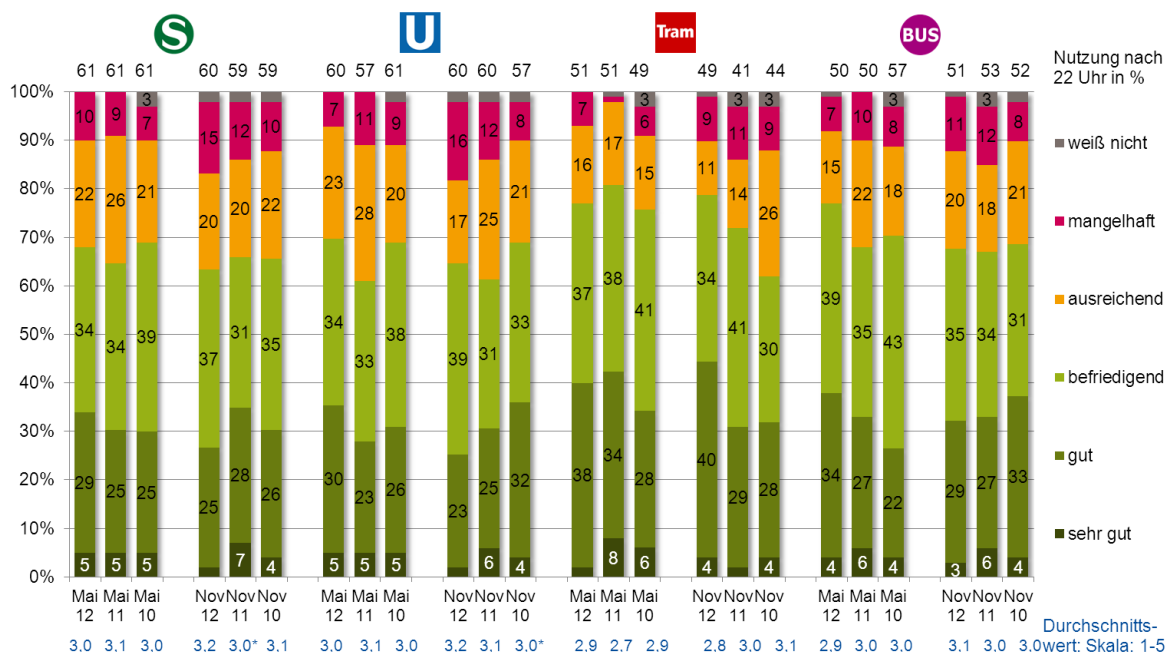


Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai bzw. Nov 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Abbildung 45: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr an den Haltestellen²⁰

Frage V22: "Wie bewerten Sie Ihre persönliche Sicherheit nach 22 Uhr an den Haltestellen"



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu November 2012

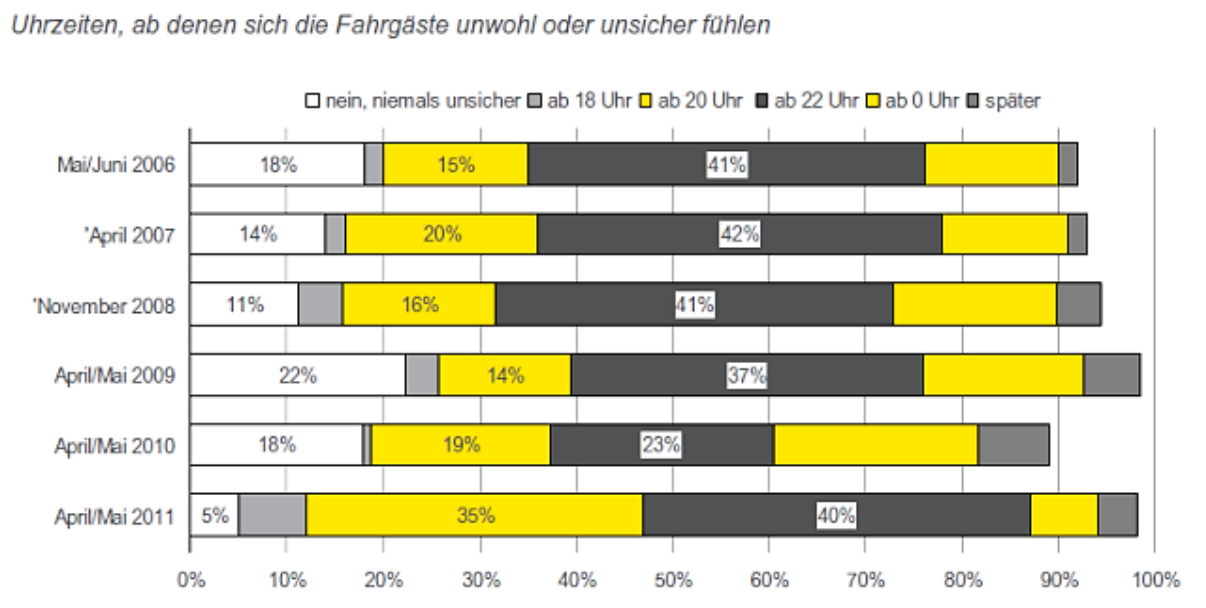
Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

¹⁹ Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis November 2012

²⁰ Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis November 2012

Der Sicherheitsbericht der BVG für das Jahr 2011 zeigt, dass Fahrgäste, die sich unsicher oder unwohl fühlen teilweise auch seltener fahren. (Abbildung 46). Auch hier zeigt sich, dass vor allem Wartezeiten auf Bahnhöfen aber auch nächtliche Fahrten mit S- und U-Bahn als unsicher erlebt werden. Am sichersten erscheint die Fahrt im Bus, also mit „greifbarem“ Fahrer. Frauen erleben insbesondere den Weg vom Bahnhof zum eigentlichen Ziel ebenfalls als besonders unsicher.

Abbildung 46: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach Tageszeiten 2006-2011 bei der BVG



Quelle: BVG-Sicherheitsbericht 2011

Um die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden im ÖPNV weiter zu verbessern, stimmen sich Unternehmen, Land und Polizei intensiv ab und entwickeln auch zukünftig verschiedenste Maßnahmen zur Prävention.

Ein wichtiger technischer Baustein zur Erhöhung der Sicherheit sind die barrierefreie Notruf- und Informationssäulen auf allen Bahnsteigen der U-Bahn. An diesen Säulen kann der Fahrgast Informationen zum Fahrplan einholen, im Gefahrenfall Hilfe anfordern oder auch ein Taxi bestellen. Die Säulen stellen auf Knopfdruck eine Verbindung zur BVG-Leitstelle her, welche an 7 Tagen die Woche 24 Stunden besetzt ist.

Bei der S-Bahn sind die Bahnhöfe, an denen nur die S-Bahn fährt, mit Infosäulen ausgestattet, über die Fahrgäste auch Hilferufe absetzen können, die in die Betriebsleitstelle der S-Bahn. S-Bahnhöfe ohne Infosäule sind durch Personal rund um die Uhr besetzt. Die Bahnhöfe, an denen S- und Regionalbahn fahren, sind mit Notrufsäulen ausgestattet.

Der wesentlichste Baustein zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Nahverkehr aus Sicht der Kund/innen ist die Personalpräsenz ist. Aber auch die Videoausrüstung wird laut Aussagen der Kundenzufriedenheitsmessungen gut angenommen. Inwiefern diese die Personalpräsenz kompensieren kann, wird beispielsweise von der BVG innerhalb des Projektes zur Videovollausstattung am Kottbusser Tor untersucht.

Um die Sicherheit bei der BVG künftig noch intensiver zu fördern, wurden im Zuge der Revision des Verkehrsvertrags im Jahr 2012 (vgl. Kapitel 2.4.2) im Rahmen der Umsetzung des Sicherheitspaketes vom Land zusätzliche Mittel für die Jahre 2012 und 2014 zugesagt.

Grundlage für die Bereitstellung der Mittel ist der durch die BVG zu erbringende Nachweis, welche ergänzenden Maßnahmen sie durch diese Mittel finanzieren wird.

IV.6.3 Ausstattung, Kapazität und Zustand von Stationen und Fahrzeugen

Kapazität

Kapazität ist ein wichtiges Leistungsmerkmal im ÖPNV und ein maßgebliches Qualitätskriterium aus Kundensicht. Die Eckpunkte des NVP 2010-2014 formulierten die Anforderung, dass sich die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge am Verkehrsaufkommen und den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren soll. Damit verbunden war der Auftrag an den NVP, die entsprechenden Vorgaben zu entwickeln und zu setzen.

Bei der S-Bahn wird die Behängung, d. h. die Zuglänge, als wesentliche und nachprüfbare Kapazitätsvorgabe durch den Aufgabenträger bei der Bestellung formuliert und der Erfüllungsgrad der Vorgabe im Zuge des SPNV-Leistungs- und Qualitätscontrollings nachgeprüft. Neue bzw. andere Regelungen zu Kapazitätsstandards könnten erst auf Basis der im Anschluss an den aktuellen, bis 2017 laufenden Vertrag beginnenden neuen vertraglichen Grundlagen etabliert werden.

Bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus konnte der Auftrag zur Weiterentwicklung der Vorgaben aufgrund des fehlenden Beschlusses zum NVP 2010-2014 nicht vollumfänglich erfüllt werden. In intensiven Gesprächen haben sich Aufgabenträger und Unternehmen mit der Weiterentwicklung der Bemessungsgrundlagen für die Ermittlung der Fahrzeugkapazität befasst, allerdings konnte hierzu bislang keine Einigung erzielt werden.

Grundsätzlich wird die Fahrzeugkapazität an den verfügbaren Steh- und Sitzplätzen je Fahrzeugtyp bemessen. Die Definition dessen, was ‚verfügbar‘ bedeutet, ist jedoch nicht einheitlich definiert (vgl. Tabelle 13).

Tabelle 13: Kapazitätsdefinitionen und ihre Bedeutung

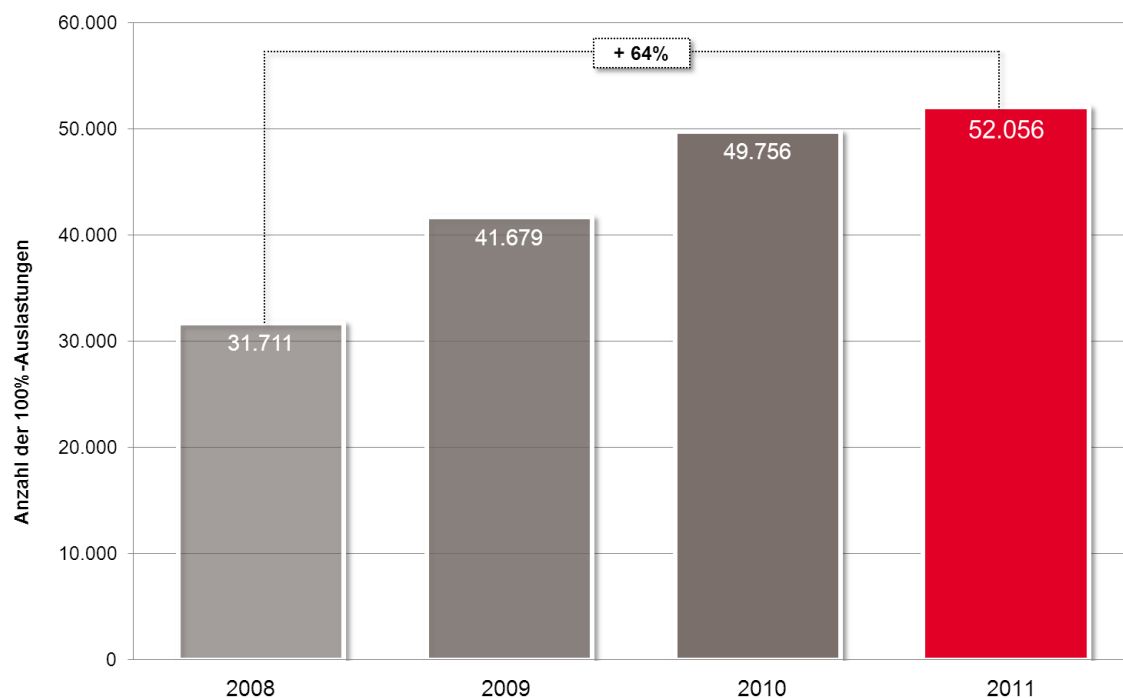
Quelle	Kapazitätswert	Bedeutung
Herstellerangabe	100 Prozent	Gesamter Bodenfreiraum ist besetzt (rechnerischer Wert)
BVG-Angabe	100 Prozent	Reduzierung der Herstellerangaben nach eigenen Auszählungen: Belegung aller Sitzplätze und Vollausslastung der Stehplätze auf gesamtem Linienweg erreicht (4 Pers./qm)
NVP-Vorgabe / Vorgabe Verkehrsvertrag	65 Prozent (Abweichung bei Großveranstaltungen möglich)	<ul style="list-style-type: none"> An keinem Querschnitt ist in einem 20-Minuten-Zeitraum das Fahrgastaufkommen größer als 65% der Sitz- und Stehplätze (nach Rechnung der BVG) Fahrgäste müssen bei Fahrzeit über 15 min nicht stehen in der Regel können alle an Haltestellen wartende Fahrgäste mit den regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen befördert werden
Kapazitätsüberschreitung		
„100 %- Meldung:“ Überfüllungsmeldung bei Bus und Straßenbahn	Auslösen der Meldung liegt im Ermessen des Fahrpersonals	Fahrgäste können nicht mitgenommen werden, da Fahrzeug voll bzw. Einstieg nicht mehr möglich, z. B. weil Eingangsbereiche verstellt, Fahrgastfluss im Fahrzeug aufgrund blockiertem Gang gestört, u. ä.

Für die Nutzer/innen bemisst sie sich anhand der Frage, ob ein Verkehrsmittel für die aktuelle Fahrt ausreichend (Sitz- und Steh-)Plätze bietet, ob Gehhilfen, Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck und Fahrräder bequem mitgenommen werden können, und ob auch in vollen Fahrzeugen der Fahrgastfluss im Fahrzeug noch so funktioniert, dass ein Ein- und Aussteigen möglich ist. Für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bemisst sich Kapazität anhand der Frage, wie viel Flächen verfügbar sind und wie diese belegt werden können. Ausgangspunkt dafür sind häufig die Herstellerangaben bei den Fahrzeugen, die je nach Hersteller und Fahrzeugtyp sehr unterschiedlich sein können.

Um die Daten- und Informationsbasis für die Entwicklung neuer Bemessungsgrundlagen und Vorgaben zu verbessern, beschafft die BVG neue automatische Fahrgastzählgeräte. Die neuen Geräte werden sukzessive in der NVP-Laufzeit in den Fahrzeugen installiert werden.

Ein wichtiger Indikator für die Ermittlung von Kapazitätsproblemen liefern derzeit die als „100 %-Meldungen“ bezeichneten Überfüllungsanzeigen bei Bus und Straßenbahn. Diese Meldungen werden durch die Fahrer/innen ausgelöst, wenn ein Fahrzeug voll ist bzw. ein Einsteigen aufgrund blockierter Türbereiche und/oder Durchgänge nicht möglich ist, so dass Fahrgäste nicht mehr mitgenommen werden können.

Abbildung 47: Entwicklung der 100%-Meldungen beim Bus 2008-2011



Daten: Meldungen der BVG

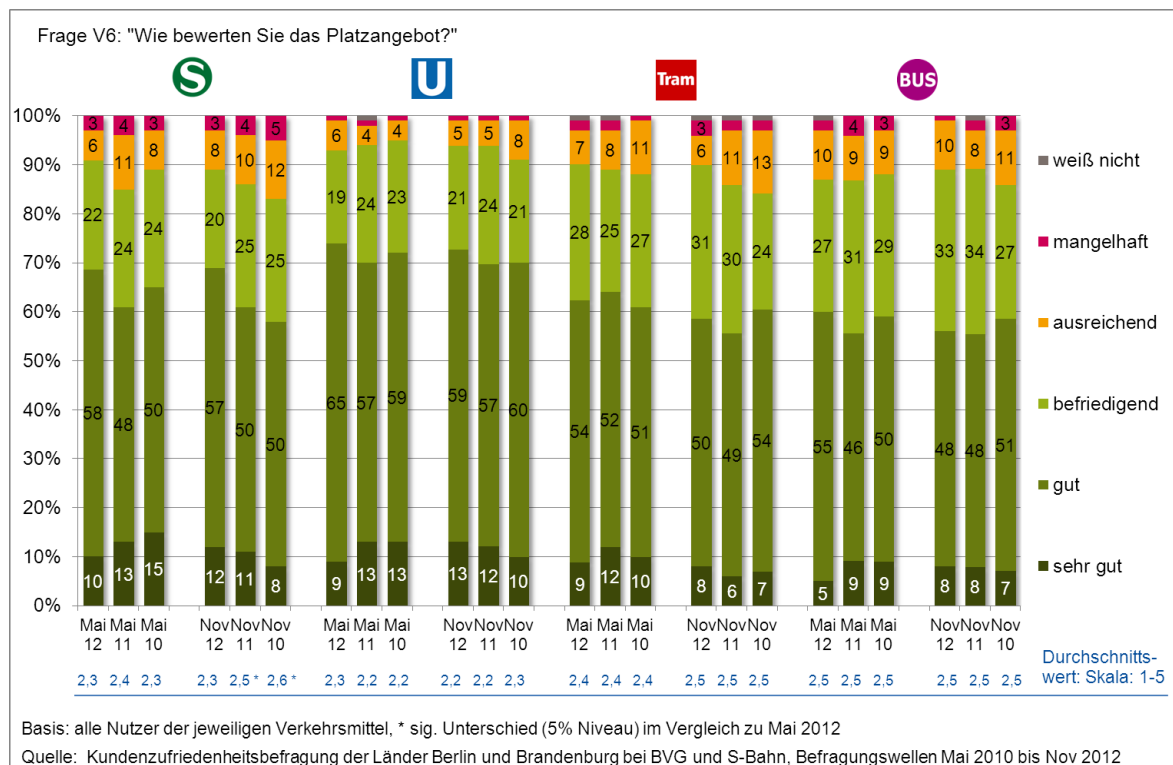
berlin Berlin
CENTRUM
NAHVERKEHR
BERLIN

Die Anzahl der Überfüllungsmeldungen beim Bus²¹ hat im Zeitverlauf deutlich zugenommen (vgl. Abbildung 47). Zwischen 2008 (dem Jahr des Inkrafttretens des Verkehrsvertrags zwischen dem Land und der BVG) und 2011 stieg sie um 64 %. Diese Angaben können zwar nicht als statistisch repräsentativ gewertet werden, allerdings zeigen sie deutlich an, dass die Zunahme der Fahrgastzahlen bei feststehendem Angebotsvolumen zunehmend zu Kapazitätsüberschreitungen führt.

²¹ Für die Straßenbahn werden Überfüllungsmeldungen zwar erfasst, diese lassen jedoch keine systematische Auswertung zu und sind daher für den Vergleich der Entwicklungen nicht geeignet.

Im Rahmen der Kundenbefragungen wurde ermittelt, dass das Platzangebot von den Fahrgästen bei der S-Bahn in 2012 merklich besser bewertet wird als in den beiden Vorjahren (Abbildung 48). Hier wird die schrittweise Verbesserung des Wageneinsatzes auch von den Fahrgästen wahrgenommen. Die Bewertung von Straßenbahn und Bus ist auf hingegen eher mittlerem Niveau. Bei der Straßenbahn kritisieren die Unzufriedenen häufiger das Innenraumdesign der Fahrzeuge, diese Kritik richtet sich insbesondere an die älteren Fahrzeugtypen mit ihren schmaleren Gängen.

Abbildung 48: Platzangebot in den Verkehrsmitteln aus Kundensicht



Stationen und Fahrzeuge

Die Ausstattung von Haltestellen und Bahnhöfen ist langjährig etabliert und basiert auf den Vorgaben des NVP 2006-2009, die in den Folgejahren lediglich hinsichtlich Details der Ausstattung angepasst wurden. Anpassungen und Veränderungen erfolgen in der Regel vor allem, um den Belangen der Barrierefreiheit gerecht zu werden (siehe Kapitel 4.6.5). Darüber hinaus werden im Straßenbahn-, aber auch im Busbereich bei Neu- und Umbauten vermehrt Kaphaltestellen gebaut, die mehrere Vorteile von der besseren Anfahrbareit (Vermeiden von Falschparkern) bis zur Barrierefreiheit in sich vereinen. Meist kommen dabei auch Kasseler oder Berliner Borde zum Einsatz. In einigen Fällen werden aufgrund von Linienverlaufänderungen o. ä. nicht mehr benötigte Wartehallen an Haltestellenstandorte mit nach wie vor bestehendem oder hinzugekommenem Bedarf umgesetzt. Kritisch werden von betroffenen mobilitätseingeschränkten Fahrgästen vor allem im S-Bahn-Bereich längere Ausfälle von Aufzügen und unzureichende Informationen über diese Ausfälle bewertet.

Infrastrukturelle Schäden, die zu fahrgastwirksamen Langsamfahrstellen führen, werden in der Regel unmittelbar oder nur mit kurzer zeitlicher Verzögerung beseitigt. Nur aufgrund von Randbedingungen aus dem Bauverlauf größerer Knoten heraus kommt es vor, dass Langsamfahrstellen auch länger bestehen.

Fahrzeugschäden, die zu spürbaren Auswirkungen für die Fahrgäste führen, treten nunmehr kaum noch auf. Noch in den vergangenen Jahren, und vor allem im Jahr 2010, führten Reparaturstaus bei Bussen zu vielfältigen Fahrzeugproblemen, die Fahrtenausfälle nach sich zogen. Hier konnte die BVG mittlerweile Abhilfe schaffen. Dennoch ist der Fahrzeugpark in den Betriebsbereichen U-Bahn, Straßenbahn und Bus knapp bemessen. Neue Fahrzeuge kommen zwar hinzu oder werden demnächst beschafft, können aber u. U. nicht sofort Kapazitätsengpässe abdecken, da zeitgleich andere Fahrzeuge altersbedingt außer Betrieb genommen werden.

Schäden durch Vandalismus werden zunehmend besser beseitigt oder auch von vornherein vermieden, z. B. durch die optische Gestaltung der Schutzfolien auf den Fahrzeugfenstern (Brandenburger Tore, graue Einfärbung) und der abschreckenden Wirkung der Videoüberwachung. Allgemein wird bei der Fahrzeugbeschaffung – aber auch bei den Stationen – mehr auf den Einsatz robuster Materialien geachtet, z. B. wird bei der U-Bahn auf beständige Hartschalensitze gesetzt. Kritzeleien von Namenskürzeln („Tags“) und Aufkleber sind noch immer die am häufigsten auftretenden Vandalismusschäden. Sie werden durch eine verbesserte Vertragsgestaltung mit dem beauftragten Dienstleister nun schneller beseitigt, was u. U. Folgeschäden verhindert.

Die Verträge zu Reinigungsleistungen auf U-Bahnhöfen wurden zum Jahr 2011 auf qualitative Standards umgestellt. Seither erfolgt die Säuberung in der Regel zielgerichteter und schneller. Allgemein lässt sich hier ein positives Bild der Sauberkeit zeichnen. Bei Straßenbahn- und Bushaltestellen ist die BVG auf einem ebenso guten Weg, zeitnah auf Sauberkeitsdefizite und Graffiti zu reagieren. Dessen ungeachtet sind Graffiti vor allem durch Tags und das Hinterlassen von Aufklebern an der Tagesordnung. Besonders in den Szenekiezen der Innenstadt werden Haltestellenmasten durch das Anbringen von privaten Flyern und Aufklebern oft unfreiwillig zu Litfaßsäulen gemacht.

Piktogramme an und in den Fahrzeugen weisen bei der BVG inzwischen auf das Rauchverbot und die Verbote offener Speisen und Getränke sowie von Alkoholkonsum hin. Die BVG führte eine Hausordnung besonders zur Vermeidung von Verschmutzungen (Zigarettenkippen), von Drogenhandel und alkoholbedingter Probleme ein und setzt sie zunehmend durch.

Der Winterdienst für die U-Bahnhöfe sowie im Oberflächenverkehr für die Haltestellen in Mittellage liegt in der Verantwortung der BVG selbst; für die Haltestellen von Bus und Straßenbahn in Randlage ist seit Änderung der Gesetzeslage durchweg die BSR zuständig. Dank dieser liegt die Verantwortlichkeit für den Winterdienst in einer Hand und ist nun klar geregelt. Es gehört nunmehr nicht nur das Abstreuen bzw. Räumen von Schnee dazu, sondern auch das Beseitigen von Eisflächen. Im Ergebnis sind die Haltestellen besser von Schnee und Eis befreit als noch 2009.

Die großflächige Beklebung der Fenster von Bussen und Bahnen der BVG mit Werbung – in früheren Jahren v.a. bei den Buslinien 100 und 200 anzutreffen – ist im Verlauf der letzten Jahre deutlich reduziert worden. Zuletzt sind konstant nur noch vier Busse und zwei Straßenbahnen so beklebt, dass die freie Sicht der Fahrgäste nach draußen gemindert wird.

IV.6.4 Information und Kommunikation

Seit Anfang 2011 befindet sich die vierte Ausrüststufe von Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (DAISY) in der Umsetzung. Nachdem in den Jahren 2003 bis 2007 bereits 220 DAISY-Anzeiger aufgestellt wurden, kommen mit der vierten Ausrüststufe bis Juni 2013 weitere 349 Anzeiger hinzu. Die Standortwahl der 147 Anzeiger bei der Straßenbahn und der 200 Anzeiger beim Omnibus erfolgte auf Basis der täglichen Einsteigerzahlen. Ende Juni 2013 werden in Summe 604 Anzeiger in Betrieb sein, darunter auch 29 Anzeiger an Straßenbahnneubaustrecken sowie großformatige Anzeigetafeln an zentralen Umsteigekno-

ten. An allen Haltestellen sind zudem QR-Codes angebracht, durch die sich die Fahrgäste aktuelle Haltestelleninformationen auf ihr Smartphone abrufen können. Darüber hinaus ermöglichen die Codes es als „Daisy für alle“ sich über die Voice-over-Funktion der Smartphones diese Informationen auch vorlesen zu lassen.

Im Dezember 2012 hat die BVG sechs Musterhaltestellen mit akustischer dynamischer Fahrgastinformation in Betrieb genommen. An diesen Haltestellen können sich blinde und stark sehbehinderte Fahrgäste auf Knopfdruck die Echtzeitinformationen, die auf den DAISY-Anzeigern angezeigt werden, vorlesen lassen. Von den sechs Musterhaltestellen wurden jeweils drei von zwei verschiedenen Herstellern ausgerüstet, um die Funktionalität und die Kundenakzeptanz unterschiedlicher Systeme erproben zu können. Begleitend wurde dazu eine Kundenbefragung durchgeführt, deren Ergebnisse zum Zeitpunkt der Erstellung des Monitoringberichts jedoch noch nicht vorlagen.

Seit Januar 2011 bietet der VBB für verschiedene Smartphone-Systeme die kostenlose „iFahrinfo“-App an, mit denen eine mobile Fahrplanauskunft und Reiseplanung für alle ÖV-Angebote im Verbundraum möglich ist. Im Sommer 2012 wurde die VBB-Fahrinfo im Internet einem umfassenden Relaunch unterzogen. Für den SPNV und die meisten Brandenburger Verkehrsunternehmen sind bereits Echtzeitdaten integriert, für BVG und S-Bahn Berlin steht dies noch aus.

IV.6.5 Barrierefreiheit

Bahnhöfe

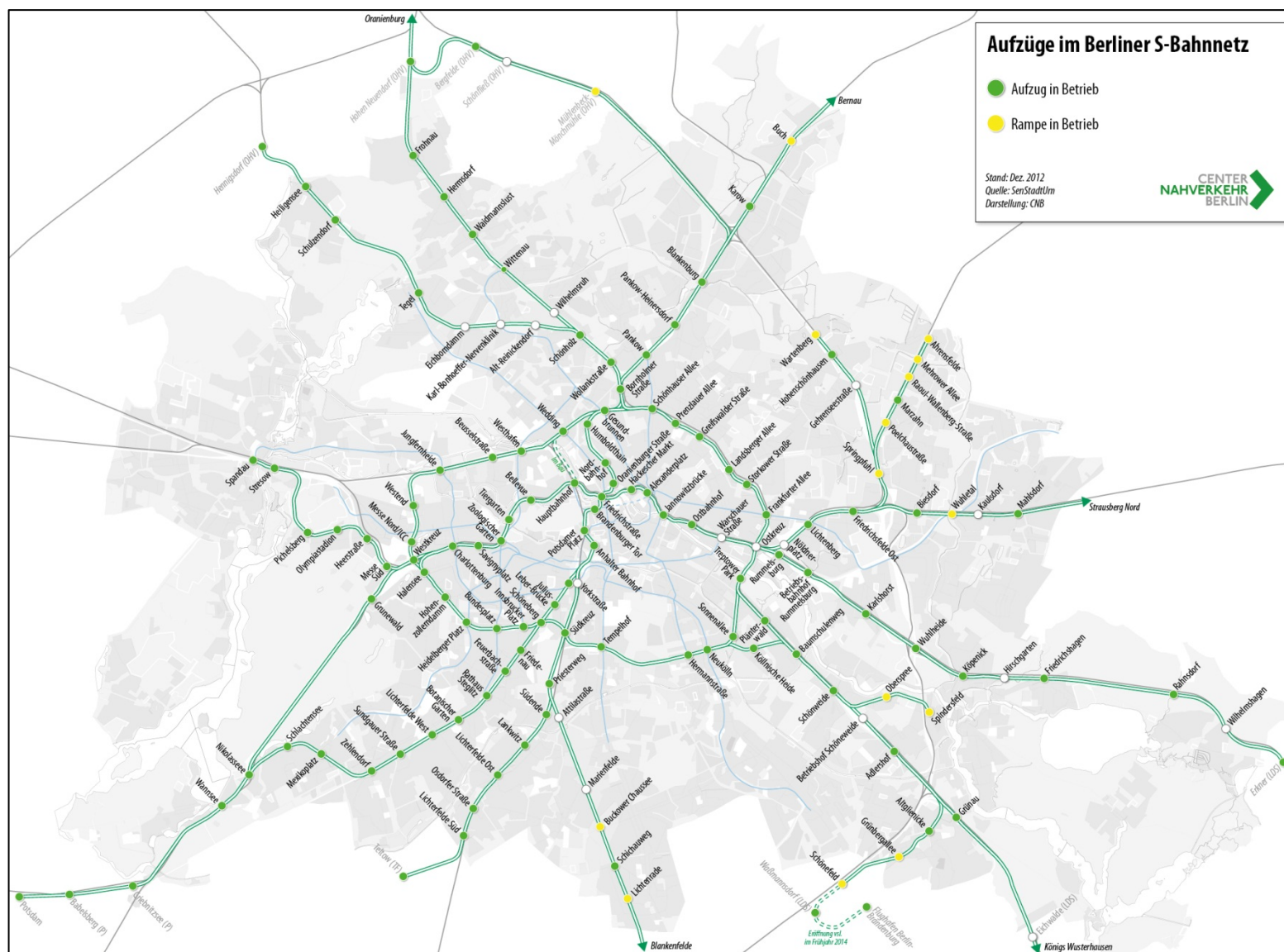
Die Anzahl der barrierefrei zugänglichen Bahnhöfe und Stationen hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Im Jahr 2012 waren im Regional- und Fernzugverkehr 19 der 21 vorhandenen Bahnhöfe, bei der S-Bahn 118 von 132 Bahnhöfen und bei der U-Bahn 98 von 173 Bahnhöfen über Rampen und Aufzüge barrierefrei zugänglich. Auf vielen Stationen erleichtern zudem Fahrtreppen den Zugang. Auch bei der Ausstattung mit Blindenleittreppen, die der besseren Orientierung von blinden und seheingeschränkten Fahrgästen dienen, wurden Fortschritte erzielt.

Tabelle 14: Entwicklung der Anzahl barrierefreier Bahnhöfe 2009-2012

	Fern-/ Regionalbahnhöfe				S-Bahnhöfe				U-Bahnhöfe			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Bahnhöfe insgesamt	21	21	21	21	132	132	132	132	173	173	173	173
stufenfrei zugänglich (Rampen, Aufzüge)	18	19	19	19	107	111	116	118	83	89	95	98
	86%	90%	90%	90%	81%	84%	88%	89%	48%	51%	55%	57%
mit Fahrtreppen	12	12	13	13	36	38	39	38	92	92	94	94
	57%	57%	62%	62%	27%	29%	30%	29%	53%	53%	54%	54%
mit Blindenleittreppen	14	14	15	15	75	76	115	115	99	106	108	110
	67%	67%	71%	71%	57%	58%	87%	87%	57%	61%	62%	64%

Daten: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, „Berliner Verkehr in Zahlen 2010“, VBB-Qualitätsbilanz 2010, Qualität im Berliner ÖPNV – Jahresberichte 2009-2011, Angaben der Unternehmen

Abbildung 49: Aufzüge im Berliner S-Bahnnetz



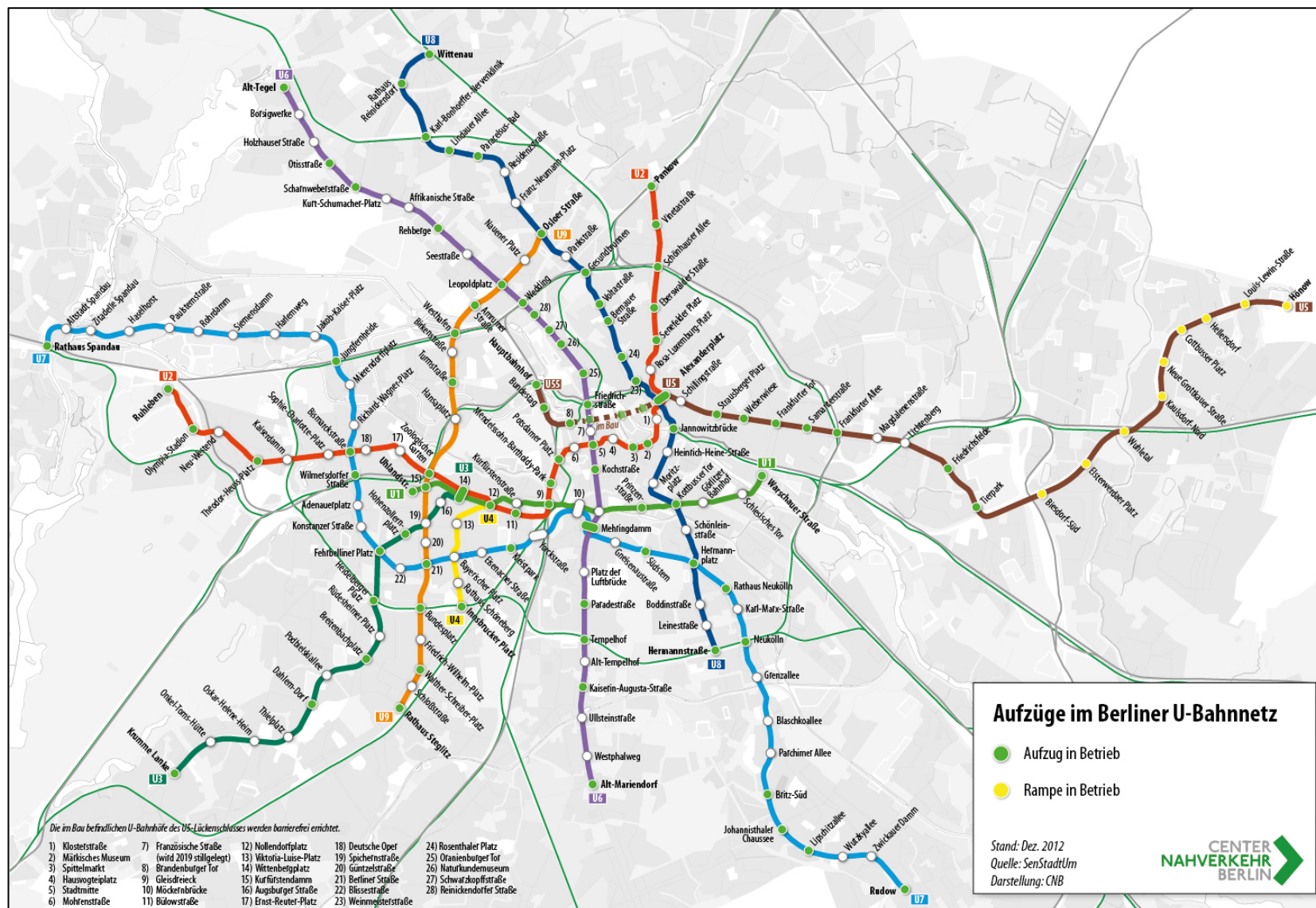
Der weitere Ausbau im U-Bahn-Netz wird gemeinsam mit den Behindertenverbänden in der „AG Bauen und Verkehr barrierefrei“ abgestimmt. Vertraglich hat sich die BVG dazu verpflichtet, mindestens vier weitere Bahnhöfe pro Jahr mit Aufzügen auszustatten. Dieses Ziel konnte bislang stets übertroffen werden. Die zeitliche Priorisierung für die weiteren Aufzugseinbauten orientiert sich an den spezifischen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste, bspw. der Lage zu einschlägigen Einrichtungen oder der Bedeutung als Knoten- und Umsteigepunkt.

In den Jahren 2009 bis 2012 wurden folgende U-Bahnhöfe entweder bereits neu mit Aufzügen in Betrieb genommen oder mit solchen ausgestattet:

Tabelle 15: Zwischen 2009 und 2012 mit Aufzügen ausgestattete U-Bahnhöfe

Brandenburger Tor	2009	Senefelderplatz	2010
Bundestag	2009	Turmstraße	2010
Hauptbahnhof	2009	Uhlandstraße	2010
Potsdamer Platz	2009	Kurfürstendamm	2010/2011
Südstern	2009	Kaiserin-Augusta-Straße	2011
Leopoldplatz	2009/2010	Strausberger Platz	2011
Breitenbachplatz	2010	Vinetastraße	2011
Britz-Süd	2010	Voltastraße	2011
Eberswalder Straße	2010	Weberwiese	2011
Friedrichsfelde	2010	Hohenzollernplatz	2012
Otisstraße	2010	Samariterstraße	2012
Rehberge	2010	Gleisdreieck	2010/2012
Scharnweberstraße	2010		

Abbildung 50: Aufzüge im Berliner U-Bahnnetz

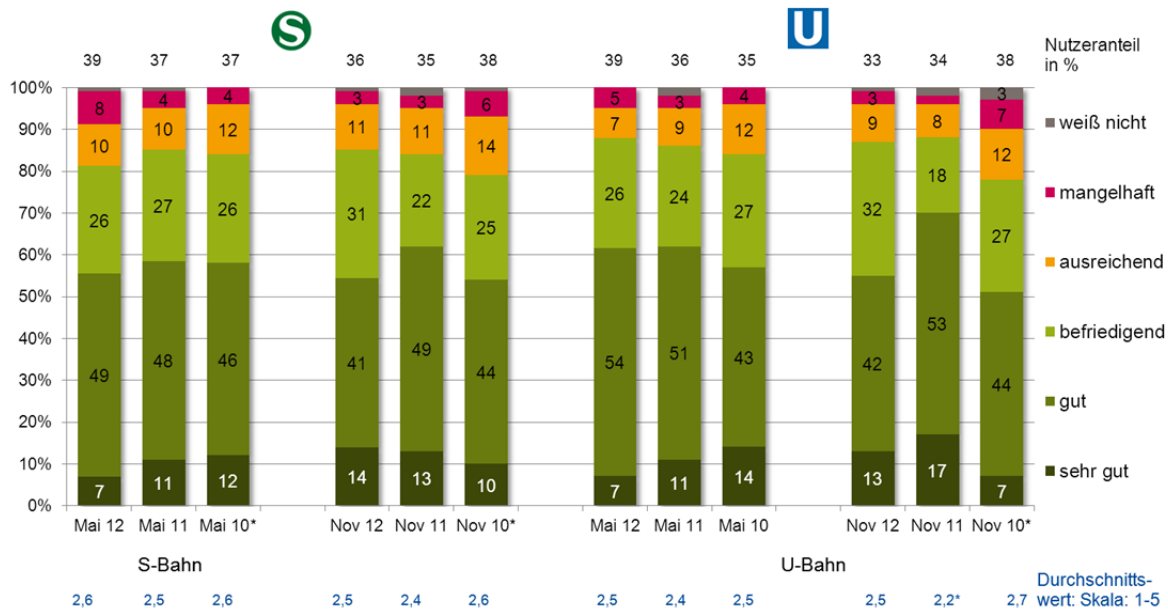


Der Blick in die Kundenbefragung zeigt, dass etwa 35-40 % aller Fahrgäste von S- und U-Bahn regelmäßig Aufzüge nutzen. Dabei wird die Funktionsfähigkeit der Aufzüge relativ stabil mit einer mittleren Note beurteilt (Abbildung 51). Von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen wird die Funktionsfähigkeit allerdings vor allem hinsichtlich zu langer Austausch- oder Reparaturmaßnahmen kritisiert, entsprechende Kritik wurde mehrfach über Vertreter in der mit den Behindertenverbänden gemeinsam durchgeführten AG Bauen und Verkehr barrierefrei geäußert.

Abbildung 51: Nutzung und Bewertung von Aufzügen aus Kundensicht

Frage V5a1: "Nutzen Sie die Aufzüge?"

Frage V5a2: "Wie bewerten Sie die Funktionsfähigkeit von Aufzügen an Haltestellen?"



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Haltestellen Straßenbahn und Bus

Von einem barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge profitieren alle Fahrgäste. Auch betrieblich bietet Barrierefreiheit Vorteile, da der Fahrgastwechsel an den Haltestellen schneller und damit das Betriebsprogramm effizienter wird.

Neben dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen muss daher ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Haltestellen im Oberflächennetz gelegt werden. Während bei der Straßenbahn bereits die Mehrzahl an Haltestellen als Haltestelleninseln so gestaltet wurde, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Niederflurbahnen möglich ist, ist im Bereich Omnibus die Aufgabe diffiziler. Allerdings konnte der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen in den Jahren 2009 bis 2011 mithilfe einbehaltener Mittel aufgrund von Minderleistungen der S-Bahn beschleunigt werden.

Mit Stand 2012 sind im Bereich Omnibus 231 von über 6.000 Haltestellen mit Sonderborden ausgerüstet worden, die den Spalt zwischen Bord und Bus minimieren und ein geradliniges Anfahren der Haltestelle ermöglichen. Dadurch können, aktives Kneeling des Busses vorausgesetzt, viele Rollstuhlfahrer ohne den Einsatz der fahrzeugseitig installierten Klapprampe von der Haltestelle in den Bus (und zurück) wechseln. Je nach Höhe der verbleibenden Restschwelle ist allerdings weiterhin ein Einsatz der in jedem Bus vorhandenen Klapprampe erforderlich. Des Weiteren wurden 31 Haltestellen mit Gehwegvorstreckungen (Kaps) aus-

gestattet, insbesondere dort, wo auf Grund der Straßenverhältnisse oder hohen Aufkommens ordnungswidrig abgestellter Pkw die Busse die Haltestellen nicht richtig anfahren konnten. Wenn Busse die Haltestellenkante nicht geradlinig anfahren können, ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg nicht mehr gewährleistet.

In den kommenden Jahren soll das barrierefreie Umbauprogramm für Bushaltestellen weitergeführt werden. Eine vollständige Umrüstung aller Bushaltestellen in Berlin mit Sonderborden oder Kaps ist allerdings auf Grund der sehr großen Anzahl von Haltestellen nicht zu erwarten.

Fahrzeuge

Bus

Seit 2010 setzt die BVG ausschließlich barrierefreie Busse ein, nachdem im Laufe des Vorjahres die letzten nur bedingt barrierefreien Fahrzeuge aus dem Liniendienst zurückgezogen wurden. Zudem erfolgt entsprechend der schon im NVP 2006-2009 aufgestellten Vorgaben ausschließlich die Neubeschaffung barrierefreier Busse. Einzige Ausnahme ist die Linie 218 durch den Grunewald, auf der ein Teil der Fahrten mit historischen, nicht barrierefreien Fahrzeugen erfolgt.

Größere Kritik gab es von Behindertenverbänden im Jahr 2012 an der durch die BVG angekündigten Umstellung ihres Fuhrparks vom bisher obligatorischen und automatisch durchgeführten Kneeling (Absenken des Busses zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs) bei jedem Halt auf das von der BVG so genannte Bedarfskneeling. Dieses soll jeweils durch das Fahrpersonal ausgelöst werden, wenn bei zusteigenden oder aussteigenden Fahrgästen erkennbar Bedarf besteht oder das Kneeling per Knopfdruck („Komfortknopf“) angefordert wird. Die BVG führte hierfür vor allem technische Vorteile an. Die Vertreter der Sozialverwaltung, der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung sowie Fahrgast- und Behindertenverbände kritisierten dies als Rückschritt gegenüber dem bereits erreichten Stand und damit als Verstoß gegen den bereits erreichten Stand der Inklusion von Menschen mit Behinderung. Sie befürchten, dass betroffene Fahrgäste sich als „Bittsteller“ empfinden. Zudem sei der „Komfortknopf“ nicht praxistauglich, vielfach würde trotz Anforderung kein Kneeling erfolgen. Die BVG hat zunächst in einem Pilotprojekt etwa 150 Standard- und 415 Doppeldeckerbusse umgerüstet. Aufgrund der Erfahrungen aus dem Pilotprojekt wird laut Aussage der BVG bis Ende Januar 2014 wieder vollständig auf das automatische Kneeling zurückgestellt.

Straßenbahn

Die BVG beschafft neue Niederflurstraßenbahnen, um die alten, wartungsaufwändigen, nicht barrierefreien Fahrzeuge des Typs Tatra KT4 aus den 1980er Jahren zu ersetzen. Damit das Land Berlin, das die Beschaffung über eine Sonderfinanzierung ermöglicht, ausreichend große, barrierefreie, flexibel einsetzbare und moderne Fahrzeuge bekommt, hat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Frühjahr 2012 mit der BVG über die Anzahl und die Art der zu beschaffenden neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs „FLEXITY Berlin“ verständigt.

Insgesamt werden 142 neue Straßenbahnfahrzeuge beschafft. Vier davon wurden bereits 2009 als Vorserienfahrzeuge ausgeliefert.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger beschafft die BVG nun weitere:

- 53 Zweirichtungsfahrzeuge mit 30 Meter Länge,
- 47 Zweirichtungsfahrzeuge mit 40 Meter Länge und
- 38 Einrichtungsfahrzeuge mit 40 Meter Länge.

Die Beschaffung von mehr langen Fahrzeugen sowie der höhere Anteil von Zweirichtungsfahrzeugen ermöglicht zukünftig mehr Flexibilität in der Angebotsgestaltung ebenso wie bei der Umsetzung vorhandener Infrastrukturplanungen sowie bei der fahrgastfreundlichen Umgestaltung der Infrastruktur (z. B. Linksbahnsteige und Verkürzung von Umsteigewegen). Die vereinbarte Beschaffung entspricht mithin auch den Vorgaben, wie sie in den Eckpunkten des NVP 2010-2014 formuliert wurden. Insbesondere wird damit die vom Abgeordnetenhaus geforderte Bedienung der fünf fahrgaststärksten Metrolinien mit langen Fahrzeugen möglich.

Die Serienlieferung der „FLEXITY Berlin“ hat im September 2011 begonnen. Jährlich werden 21 neue Straßenbahnen ausgeliefert, mit denen bis Ende 2017 schrittweise alle Straßenbahnlinien Berlins mit Niederflurbahnen ausgestattet werden. Bis dahin werden auf den Straßenbahnlinien, auf denen noch nicht durchgängig barrierefreien Fahrzeuge eingesetzt werden, Fahrten mit Niederflurbahnen (Nf-Bahnen) in vereinbarten Mindesttakten angeboten. Im Zuge der Umsetzung ergaben sich bei einzelnen Linien Abweichungen, ausgelöst bspw. durch Baumaßnahmen. Diese sind auf einzelnen Strecken noch erforderlich, um einen Einsatz von Niederflurbahnen zuzulassen.

Der derzeitige erreichte Stand und die weitere Planung der BVG sind in der folgenden Tabelle dargestellt. In Abhängigkeit vom weiteren Lieferplan und den eventuellen Auswirkungen baulicher Maßnahmen im Streckennetz ist die Einführung bzw. Komplettumstellung mit Stand März 2013 wie folgt geplant:

Tabelle 16: Einsatz von Niederflurstraßenbahnen / Mindesttakte barrierefreier Bedienung

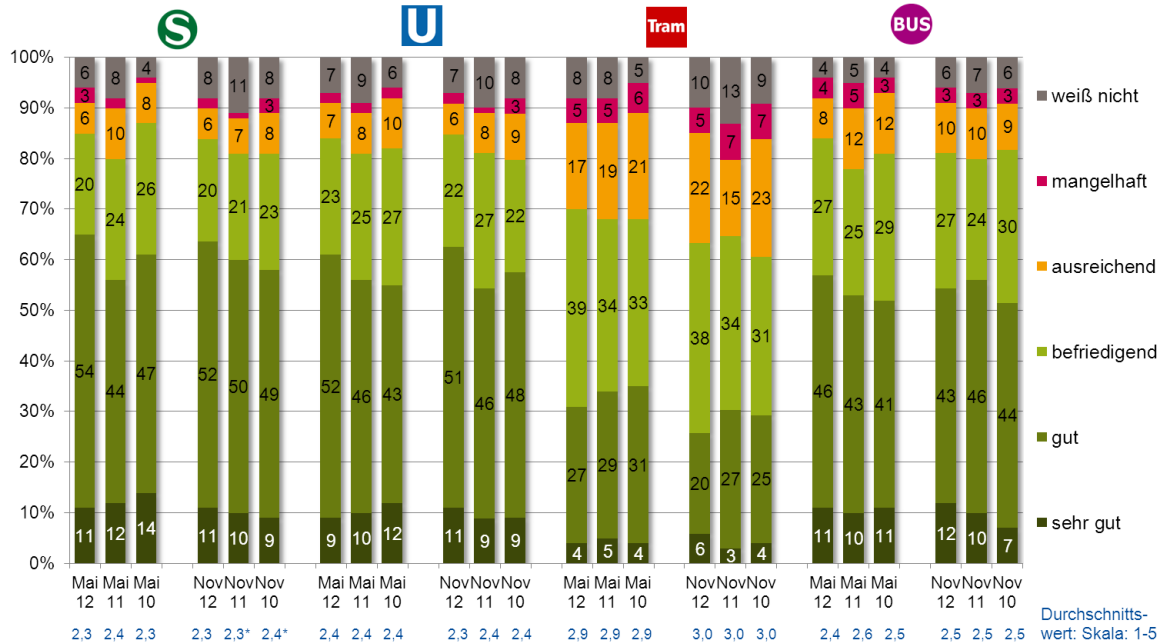
Linie	Mindesttakt Nf-Bahnen* [min]	Stand (ab 9.12.2012)	Voraussichtliche Einführung von Nf-Bahnen
M1	20	bereits komplett Niederflur	
M2	20	bereits komplett Niederflur	
M4	20	mindestens alle 20 Minuten	ab Ende 2012 überwiegend, komplett ab 2015
M5	20	bereits komplett Niederflur	
M6	10	überwiegend	ab 2016 komplett
M8	20	mindestens alle 20 Minuten	ab 2015 komplett
M10	10	bereits komplett Niederflur	
M13	20	mindestens alle 20 Minuten	ab Ende 2013 komplett
M17	20	mindestens alle 20 Minuten	ab 2017 komplett
12	15	bereits komplett Niederflur	
16	10	bereits komplett Niederflur	
18		bereits komplett Niederflur	
21	20	derzeit keine Niederflur -Bahnen	Ab Ende 2014 anteilig, ab 2016 komplett
27	20	mindestens alle 20 Minuten	ab 2015 komplett
37		derzeit keine Niederflur -Bahnen	ab 2016 komplett
50	20	mindestens alle 20 Minuten	ab Mitte 2013 komplett
60		bereits komplett Niederflur	
61		derzeit keine Niederflur -Bahnen	ab 2016 komplett
62	20	mindestens stündlich	ab 2016 komplett
63		bereits komplett Niederflur	
67		derzeit keine Niederflur -Bahnen	ab 2017 komplett
68		bereits komplett Niederflur (außer Schülerzüge)	ab 2016 komplett

* NVP 2006-2009, ohne Nachtverkehr

Im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Kundenbefragungen im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird die Benutzbarkeit von Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Personen aus Sicht der Kunden ermittelt. Dabei wird konkret die Benutzbarkeit für Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad abgefragt. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die allgemeine Kundensicht nicht notwendigerweise die speziellen Anforderungen von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen widerspiegelt. In der Wahrnehmung der Kunden ergibt sich hier seit 2010 ein überwiegend stabiles Bild auf mittlerem Niveau, wobei die Straßenbahn am schlechtesten abschneidet. Dies ist durch den Einsatz älterer, nicht barrierefreier Fahrzeuge begründet – eine Situation, die sich in den nächsten Jahren im Zuge der Beschaffung von barrierefreien Fahrzeugen verbessern wird.

Abbildung 52: Kundensicht auf Nutzbarkeit der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen

Frage V3: "Wie bewerten Sie die Nutzbarkeit der Fahrzeuge für Personen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder Fahrrad?"



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

IV.6.6 Kundenzufriedenheitsbasiertes Bonus-Malus-System

Die Eckpunkte des NVP 2010-2014 sahen vor, im Rahmen einer Testphase im Jahr 2010 ein auf Kundenzufriedenheit basierendes, unternehmens- und verkehrsträgerübergreifendes System der Qualitätssteuerung zu implementieren. Nach Ablauf der Testphase sollte diese auch Bonus-Malus-Regelungen für gute bzw. schlechte Qualität beinhalten.

Die Weiterentwicklung der Kundenzufriedenheitsmessung ist in den Verkehrsverträgen zwischen dem Land und den Unternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH bereits angelegt, seit 2008 lief der Abstimmungsprozess zwischen den Unternehmen und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Seit Mai 2010 wird im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg verkehrsträgerübergreifend bei BVG und S-Bahn Messungen der Kundenzufriedenheit nach einheitlichem Verfahren durchgeführt. Hierbei werden im Rahmen einer repräsentativen, telefonischen Erhebung zweimal jährlich Bewohner/innen aus Berlin und Brandenburg im Tarifgebiet Berlin ABC, die die einzelnen ÖPNV-Verkehrsmittel für mehr als 10 Fahrten pro Jahr nutzen, zu ihrer Zufriedenheit mit Leistungs- und Qualitätsmerkmalen des ÖPNV befragt. Der Merkmals- und Fragenkatalog wurde gemeinsam von den Ländern Berlin und Brandenburg mit den Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin entwickelt. Bislang sind zwischen Mai 2010 und November 2012 sechs so genannte Erhebungswellen durchgeführt worden. Die gesammelten Daten geben umfassend Auskunft zur Fahrgastzufriedenheit mit den Verkehrsunternehmen sowie zum Einfluss unterschiedlicher Qualitätsmerkmale auf die Kundenzufriedenheit bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus. Die Entwicklung der Ergebnisse im Zeitverlauf zeigt, dass insgesamt ein stabiles Messinstrument zur Erfassung der Fahrgastzufriedenheit vorliegt.

Bislang konnte auf Grundlage der Messergebnisse noch keine auf beide Unternehmen anwendbare Gesamtindexberechnung für die Kundenzufriedenheit einschließlich einer Bonus-Malus-Regelung abgestimmt werden. Zu den noch offenen Fragen gehört dabei vor allem die Verteilung des wirtschaftlichen Risikos zwischen Aufgabenträger und Unternehmen. Darüber hinaus stellen sich Fragen der Abgrenzung vor allem im Bereich SPNV. So wird es als Ergebnis der derzeit laufenden Ausschreibung eines Teilnetzes (vgl. Kapitel 2.4.1) nach 2017 in Berlin möglicherweise mehr als einen Anbieter von S-Bahn-Leistungen geben, auf jeden Fall aber unterschiedliche Verträge mit sich unterscheidenden Anreizsystemen. Derzeit kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob und wie die Fahrgäste zwischen zwei Betreibern unterscheiden können – diese veränderten Rahmenbedingungen müssen bei der Erhebungsmethode und der darauf aufbauenden Bonus-Malus-Regelung berücksichtigt werden.

Es ist jedoch weiterhin Ziel des Aufgabenträgers, die Sichtweise und Bewertung der Kunden stärker in die finanziell wirksame Qualitätsbewertung einzubeziehen. Daher laufen die Arbeiten an der Weiterentwicklung der Kundenzufriedenheitsmessung weiter. In der Zwischenzeit werden die unternehmens- und verkehrsträgerübergreifenden Kundenzufriedenheitserhebungen fortgesetzt und eine längere Zeitreihe aufgebaut, um das System nach Klärung der offenen Fragen sinnvoll anpassen zu können.

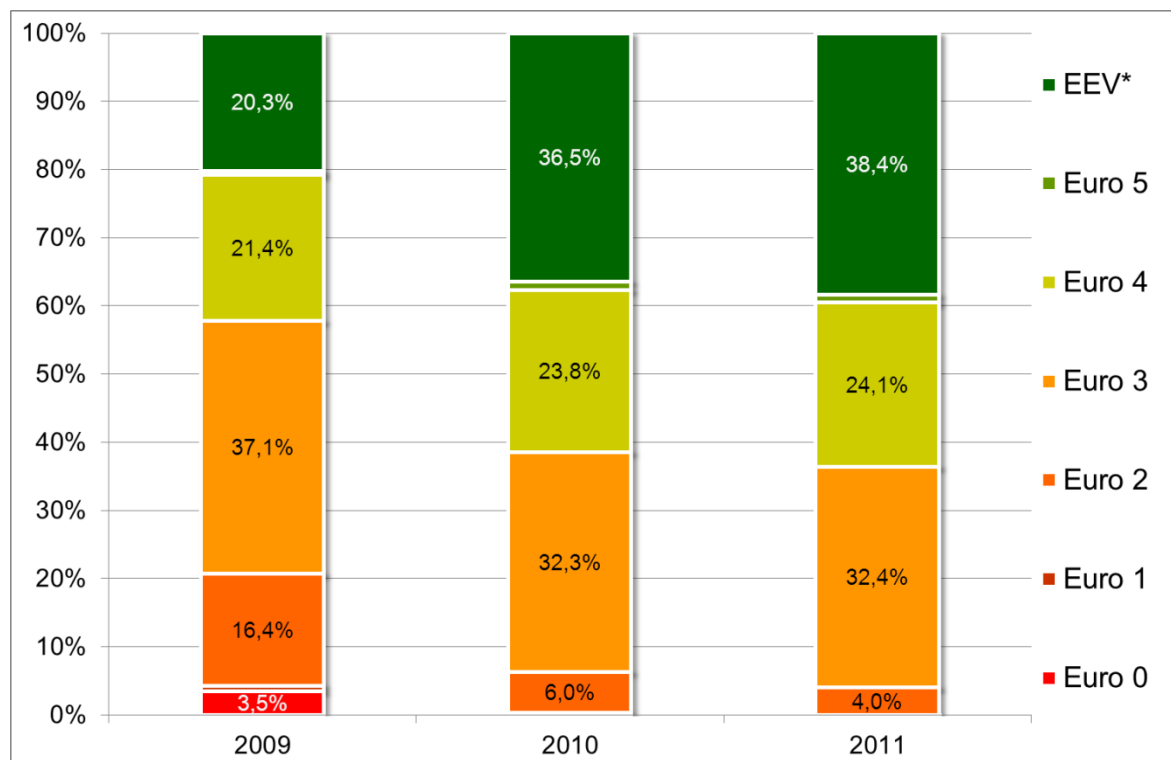
IV.6.7 Umweltschutz

Gegenüber dem vorherigen Nahverkehrsplan 2006-2009 setzten die Eckpunkte 2010-2014 vereinfachte und praktikabler umsetzbare Standards, die allerdings weiterhin dem hohen Anspruch Berlins an eine umweltverträgliche Verkehrsgestaltung gerecht werden. Kernpunkte sind entsprechende Vorgaben zu Lärm- und Schadstoffemissionen, die neben Mindestwerten für die bestehenden Fahrzeugflotten auch Vorgaben für anstehende Neubeschaffungen umfassen.

Schadstoffemissionen

Die Vorgaben zu Schadstoffemissionen betreffen im Wesentlichen den Busverkehr der BVG. Dabei baut das derzeitige Vertragscontrolling noch auf den zu Vertragsbeginn gültigen Werten des NVP 2006-2009 auf. Diese geben bis 2009 differenzierte Werte je nach Schadstoffklassen für den Bestand und für die jeweiligen Fahrleistungen vor (vgl. Tabelle 16). Durch die BVG wurden in den Jahren 2009 bis 2011 folgende Fahrleistungen erbracht:

Abbildung 53: Schadstoffklassen Bus nach Fahrleistung 2009-2011



Der Vergleich mit den im NVP vorgegebenen Werten zeigt, dass die BVG 2009 die Standards mit Ausnahme der Vorgaben für Euro 3 und 4 verfehlte. Es zeigte sich, dass derart detaillierte Standards angesichts der langfristig angelegten Fahrzeugbeschaffung nicht praktikabel sind.

Tabelle 17: Schadstoffklassen Bus, Vorgaben und erbrachte Fahrleistung 2009-2011

Abgasnorm	Vorgabe für Fahrleistung	Anteil Fahrleistung		
	2009**	2009	2010	2011
Euro 0	0%	3,5%	0,0%	0,0%
Euro 1	0%	0,8%	0,3%	0,0%
Euro 2	26%	16,4%	6,0%	4,0%
Euro 3	22%	37,1%	32,3%	32,4%
Euro 4	12%	21,4%	23,8%	24,1%
Euro 5	40%***	0,5%	1,2%	1,1%
EEV*		20,3%	36,5%	38,4%

* EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicles

** Für 2010 und 2011 wurden die Standards auf Vorgaben für Neubeschaffungen geändert

*** Gemeinsamer Wert für Euro 5 + EEV

Die Vorgaben der Eckpunkte geben daher keine detaillierten Bestände und Fahrleistungsanteile mehr vor. Sie lassen sich über diese Werte aber ebenfalls bewerten. Die wesentlichen Vorgaben sind:

- Neubeschaffungen mit Abgasstandard EURO 6, mindestens aber EEV,
- Nachrüstung der EURO-3- und EURO-4-Busse mit Entstickungssystem (Abbau NO_x-Belastung),
- Grüne Plakette für alle Busse (Einhaltung der Vorgaben für die Umweltzone),
- Einsatz von EURO2-Bussen nur bis Ende 2010.

Bei neuen Ausschreibungen für ihre Fahrzeugflotte setzte die BVG die Vorgaben entsprechend um und nahm die Forderung nach EURO-6-Bussen in ihre Verdingungsunterlagen auf.

Dagegen gelang es nicht, die weiteren Vorgaben durch Nachrüstung oder Erneuerung der Bestandsflotte einzuhalten. Die BVG verfügte Ende 2011 noch über 52 Busse, die lediglich mit EURO 2 und roter Plakette ausgestattet waren und mit denen sie noch 4,0 % ihrer Fahrleistung erbrachte. Aufgrund von Lieferproblemen vor allem bei neuen Doppeldeckerbussen und der vorzeitigen Ausmusterung reparaturanfälliger Fahrzeuge aufgrund derer die älteren Fahrzeuge länger als geplant in Betrieb bleiben müssen, sind diese Busse nicht wie vorgesehen ersetzt worden. Zudem reagierte die BVG mit einer erhöhten Reservequote auf einige Fahrzeugausfälle der vergangenen Jahre. Die letzten EURO-2-Busse werden daher erst 2013 ausrangiert und durch neue Fahrzeuge ersetzt. Die Fahrzeuge werden in der Regel nur außerhalb der Umweltzone eingesetzt.

Zur Nachrüstung von EURO-3- und EURO-4-Bussen wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ein Pilotprojekt initiiert und gefördert. In das Pilotprojekt wurden vier Fahrzeuge verschiedener Baureihen einbezogen. Durch den Einbau der SCR-Katalysatoren konnten die NO_x-Emission dieser Busse um bis zu etwa 80 % gesenkt werden. Für die Förderung der SCR-Nachrüstung von Euro-4-Doppeldeckerbussen wurden im Dezember 2012 aus dem Umweltentlastungsprogramm II Mittel in Höhe von 700.000 € bewilligt. Damit werden 50 % der Nachrüstkosten für 91 Busse gefördert werden. In Verbindung mit der SCR-Nachrüstung wird zudem ein Optimierungssystem für Motorsteuerung gefördert, mit dem eine Kraftstoffeinsparung von etwa 5 % erreicht wird.

Lärmemissionen

Bei Bussen sind zum einen Lärmstandards für neuzubeschaffende Fahrzeuge und zum anderen zum zeitlichen Einsatz der vorhandenen Fahrzeuge sowie der Verwendung lärmarmen Reifen Teil der Eckpunkte. Die Vorgaben basieren dabei im Wesentlichen auf dem NVP 2006-2009 und liegen oberhalb der noch aktuellen gesetzlichen Anforderungen. Neufahrzeuge sind – je nach Motorleistung – mit einem Grenzwert von 75 oder 77 dB(A) zu beschaffen. Alle Fahrzeuge sind zudem mit lärmarmen Reifen auszustatten, im Nachtverkehr sind möglichst Fahrzeuge mit maximal 77 dB(A) einzusetzen.

Die Vorgaben zur Neubeschaffung hat die BVG in ihren Verdingungsunterlagen analog zu den Vorgaben für Schadstoffemissionswerte umgesetzt. Bei der Beschaffung von Doppelstockbussen war allerdings technisch durch die Industrie eine Einhaltung des Grenzwerts noch nicht möglich. Dennoch erbringt die BVG inzwischen mehr als 50 % ihrer Fahrleistungen mit Bussen, die Lärmwerte von weniger als 80 dB(A) aufweisen.

Abbildung 54: Lärmemissionen Busflotte (in db(A)) nach Anteil Fahrleistung 2009-2011

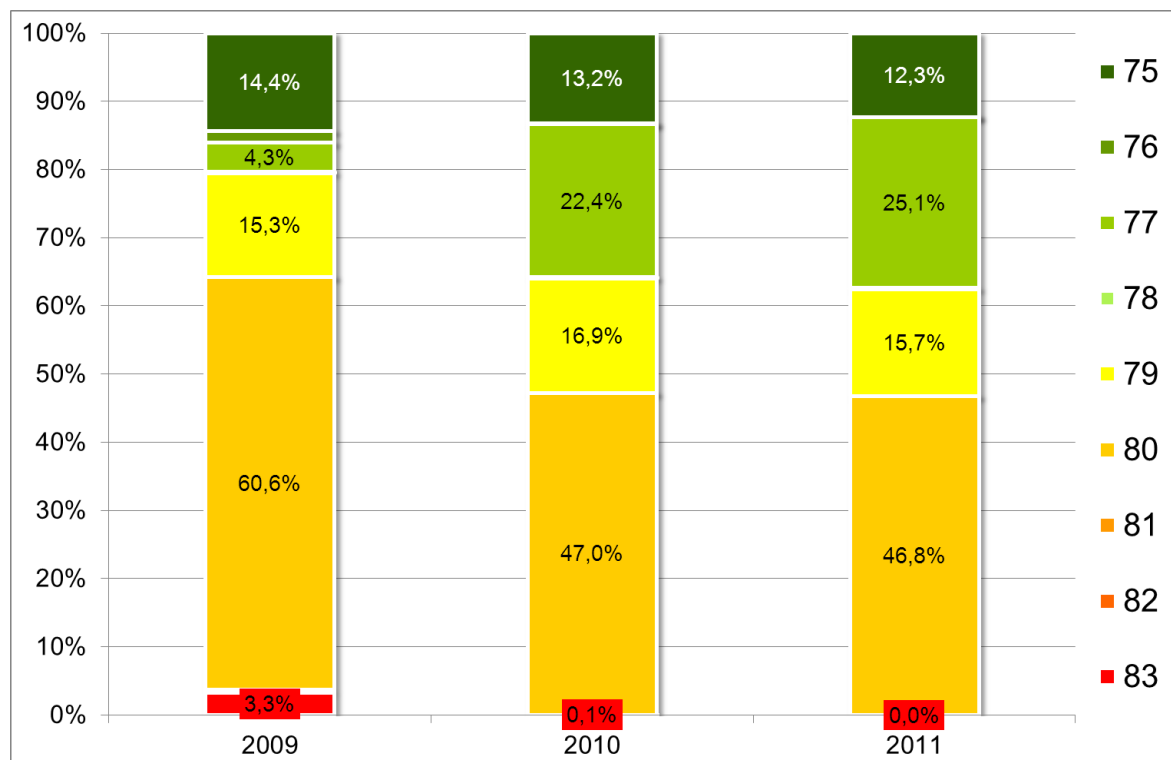


Tabelle 18: Lärmemissionen Busflotte nach Anteil Fahrleistung 2009-2011

db(A)	2009	2010	2011
83	3,3%	0,1%	0,0%
82	0,2%	0,1%	0,0%
81	0,2%	0,0%	0,0%
80	60,6%	47,0%	46,8%
79	15,3%	16,9%	15,7%
78	0,1%	0,1%	0,1%
77	4,3%	22,4%	25,1%
76	1,7%	0,2%	0,0%
75	14,4%	13,2%	12,3%

Die Vorgaben der Eckpunkte für Lärmemissionen erstrecken sich auch auf den Schienenverkehr. Aufgrund der langen Nutzungszeiträume für Schienenfahrzeuge setzen die Standards bei Neubeschaffungen an. Für U-Bahn und Straßenbahn sind die entsprechenden vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Lärmpegelhöchstwerte einzuhalten oder um 3 dB(A) zu unterschreiten. Analog gilt dies auch für die S-Bahn, allerdings auf Basis der entsprechenden TSI-Richtlinie der EU. Die entsprechenden Vorgaben wurden von der BVG bei der Beschaffung neuer Straßenbahn- und U-Bahn-Fahrzeuge umgesetzt. Analog erfolgte dies bei der Beschreibung der Fahrzeugstandards im Rahmen der Vergabe des S-Bahn-Teilnetzes Ring/Südost.

IV.7 Integration des öffentlichen Nahverkehrs

IV.7.1 Integration der verschiedenen ÖPNV-Angebote

Die Überprüfung noch vorhandener paralleler Verkehrsangebote war ein wesentlicher Schwerpunkt der jährlichen Fahrplanbestellung bei den Verkehrsunternehmen. Im Ergebnis wurden in den Jahren von 2009 bis 2012 verschiedene Angebote verändert oder eingestellt:

- Die Linie 192 wurde zwischen Marzahn und Ahrensfelde eingestellt, da hier ein direkter Parallelverkehr zur S-Bahn vorlag. Der Einzugsbereich der meisten Haltestellen dieses Linienabschnitts wird durch die S-Bahnhöfe und Haltestellen anderer Buslinien abgedeckt. Angesichts der sehr schwachen Nachfrage war die damit verbundene Abweichung von den Eckpunkte-Standards in einem kleinen Teilbereich des Marzahner Industriegebiets vertretbar.
- Das Angebot der Linien M37 und 337 wurde neu geordnet und dabei um bislang zeitgleich stattfindende Fahrten der beiden Linien reduziert. Für die Fahrgäste ist damit weiterhin ein 5-Minuten-Takt zwischen der Spandauer Altstadt und dem Falkenhagener Feld gewährleistet.
- Für die Linien 320, 322 und 344 wurde die Einstellung vereinbart, sobald durch zusätzliche Bahnhofsausgänge (bei den Linien 320 und 322) die derzeit von beiden Linien bedienten Gewerbegebiete besser an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden bzw. durch vollständige Ausstattung mit Aufzügen (bei der Linie 344) die Zwischenhaltestellen barrierefrei mit der parallelen U8 erreichbar sind.
- Durch den Bau der neuen Zwischenendstelle Springpfuhl konnte die Straßenbahnlinie 18 auf ihren stark nachgefragten Abschnitt verkürzt werden. Der durch die bisherige Gleisinfrastuktur der Straßenbahn erforderliche, aber kaum frequentierte und von anderen Linien hinreichend bediente Abschnitt bis zum Bahnhof Lichtenberg entfiel.

Die entfallenden Leistungen auf diesen Linien wurden entsprechend der Vorgaben des Verkehrsvertrags für Angebotsausweitungen auf anderen, stark frequentierten Linien genutzt.

Dagegen gab es im Bereich der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung noch keine spürbaren Verbesserungen. Hier wurden lediglich die vertraglich vereinbarten, mit Ausnahme des Bahnhofs Wuhletal nur innerhalb der jeweiligen Unternehmen zu sichernden Anschlüsse durch die Unternehmen gewährleistet. Ziel ist es hier, in den nächsten Jahren vermehrt Anstrengungen zur Einführung unternehmensübergreifender Anschlusssicherungen in wichtigen Verkehrsrelationen sowie der entsprechenden Echtzeitinformation zu unternehmen. Gerade hinsichtlich Anschlüssen besteht bei den Fahrgästen besonderer Bedarf an einer integrierenden und unternehmensübergreifenden Informationsvermittlung.

IV.7.2 Verbesserung der Verknüpfung mit dem Umland

Die Abstimmung des Berliner ÖPNV-Angebots mit den im Stadt-Umland-Verkehr ebenfalls aktiven Unternehmen der Brandenburger Nachbarlandkreise bzw. den jeweils zuständigen Aufgabenträgern erfolgt unter Koordination des VBB. Die Planung orientiert sich dabei an den jeweiligen Planungskorridoren des VBB. Seit 2009 konnten in einzelnen Teilbereichen Verbesserungen umgesetzt werden, andere sind bereits in Planung:

- Im stark nachgefragten Nachbarschaftsverkehr zwischen dem Südwesten Berlins und den Nachbargemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf wurde das Angebot in den letzten Jahren schrittweise verbessert. Der frühere Stundentakt der Linie X10 wurde zu einem 20-Minuten-Takt (in der Hauptverkehrszeit sogar alle 10 Minuten) aufgestockt. Bei den Linien 620, 622 und 623 wurde das Taktangebot vereinheitlicht

und entsprechend des Berliner Grundtakts passend zu den S-Bahn- und U-Bahn-Anschlüssen auf einen 20-Minuten-Takt gebracht.

- Die Linie 734 wurde zum Dezember 2012 in Berlin-Lichtenrade vom bisherigen Endpunkt Nahariyastraße zum Bahnhof Lichtenrade geführt und damit ein spürbar besserer Anschluss an das S-Bahn-Netz geschaffen.
- Gemeinsam mit dem Kreis Barnim und den beteiligten Verkehrsunternehmen soll das Angebot im Korridor zwischen Hohenschönhausen und Zepernick über Lindenberg und Buch ausgebaut und verdichtet werden. Damit werden zudem derzeit noch parallel von Berliner und Barnimer Buslinien bediente Abschnitte ein einheitliches Angebot erhalten. Die Umsetzung soll voraussichtlich Ende 2013 erfolgen.

Limitiert werden die entsprechenden Anstrengungen allerdings durch zunehmende Finanzprobleme einzelner Umlandkreise und Unternehmen, die in Einzelfällen auch schon zum Abbau von Angeboten geführt haben.

IV.7.3 Integration der Verkehrsträger im Umweltverbund

Der Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr, ergänzt um flexible Angebote der Autonutzung (v. a. flexibles und stationsgebundenes Carsharing) sowie um den Verkehr mit Taxen, bietet in Berlin zahlreiche attraktive Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung und trägt damit entscheidend dazu bei, den Verkehr im Stadtgebiet im Sinne der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele des Landes zu gestalten.

Ziel des Landes ist es, den Umweltverbund als Ganzes zu stärken und dabei die jeweiligen Angebote einzeln zu stärken und ihre Verknüpfung zu verbessern. Im Berichtszeitraum sind diesbezüglich folgende Entwicklungen angestoßen bzw. weiter vorangetrieben worden:

Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme ist weiterhin im Regional- und S-Bahn-Verkehr, in der U-Bahn und in Straßenbahnen in den gekennzeichneten Wagen erlaubt (Fahrschein des Fahrradtarifs muss vorhanden sein). Voraussetzung ist, dass in den Fahrzeugen bzw. in den vorgesehenen Wagen und Multifunktionsabteilend ausreichend Platz vorhanden ist. Rollstuhlfahrer und Kinderwagen haben Vorrang.

Die Bedingungen für die Fahrradmitnahme im Berliner ÖPNV werden übereinstimmend als gut bewertet. Dennoch treten insbesondere in der Hauptverkehrszeit in vollen Fahrzeugen vereinzelt Konflikte bei der Fahrradmitnahme auf. Um diese auch im Sinne einer auf Verständigung und Kommunikation der Fahrgäste untereinander hin ausgerichtete Mobilitätskultur zukünftig zu entschärfen, wurde dieses Thema im Zuge der seit 2012 in Berlin und Freiburg durchgeführten Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ – von den Verkehrsunternehmen und insbesondere der S-Bahn Berlin GmbH, bei der ein Großteil der Fahrradmitnahme erfolgt unterstützt – mit aufgegriffen.

Der Aufgabenträger formuliert zudem bei der Fahrzeugneubestellung (Straßenbahn, U-Bahn Kleinprofil, S-Bahn im Zuge der Teilnetz-Ausschreibung) die Anforderungen des Landes an die Gestaltung der Multifunktionsflächen so, dass auch zukünftig ausreichend Kapazität für die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV bereit gestellt werden kann.

Bike and Ride (B+R)

Mit Stand 2009 waren 18.800 Abstellanlagen an S-Bahn-Stationen und 7.800 Abstellanlagen an U-Bahnhöfen verfügbar. Sowohl bei der S-Bahn als auch bei der BVG bestehen Ausbau-

programme für die weitere Schaffung von B+R-Anlagen. Insbesondere in der Innenstadt, in der sich weiterhin die Stationen und Bahnhöfe mit der höchsten B+R-Nutzung befinden (laut Verkehrserhebung 2007 waren dies die Bahnhöfe Hackescher Markt, Alexanderplatz, Zoologischer Garten, Gesundbrunnen, Prenzlauer Allee, Ostkreuz und Südkreuz) ist jedoch die Verfügbarkeit von Flächen ein Problem. Um diesem entgegenzuwirken, sieht der StEP Verkehr im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen zur Gestaltung des ruhenden Verkehrs auch eine Teilumwandlung von Kfz-Stellplätzen für Fahrradabstellanlagen vor.

Leihfahrräder

Mit Beginn 2010 wurde das von der DB Rent betriebene, flexible Leihfahrradsystem (call-a-bike) schrittweise auf ein stationsbasiertes System umgestellt (Call a bike – das Stadtrad für Berlin). Im Jahr 2012 waren ca. 100 Stationen vorwiegend in der Innenstadt und häufig in der Nähe von S- und U-Bahnstationen vorhanden. Bereits jetzt bestehen für VBB-Abonnenten der BVG und der S-Bahn-Berlin sowie für Studierende Sonderkonditionen für die Nutzung der Leihfahrräder. Der StEP Verkehr sieht zudem eine tarifliche Integration des Leihfahrradsystems in das ÖPNV-Tarifsystem vor, so dass beispielsweise eine kostenlose Weiterfahrt mit einem Leihfahrrad z. B. vom Bahnhof aus mit einem ÖPNV-Ticket möglich wird.

Integration mit dem Fußverkehr

Jede Fahrt im ÖPNV erfolgt immer in Kombination mit Fußwegen, wobei es konkrete Berührungspunkte vor allem bei den Zu- und Abgangswegen zu und von Haltestellen gibt. Doch auch bei Umsteigevorgängen zwischen den Verkehrsträgern generell sowie speziell bei Bussen und Straßenbahnen im öffentlichen Straßenraum sind Fußwege erforderlich. Hier ist die bequeme, barrierefreie und sichere Erreichbarkeit der Haltestellen wesentliche Voraussetzung auch für die ÖPNV-Nutzung.

Aufgrund der zahlreichen konkurrierenden Nutzungsansprüche im begrenzten öffentlichen Raum v. a. in der Innenstadt ist es häufig jedoch nicht möglich, die für Fußgänger/innen, welche den ÖPNV nutzen wollen, immer die optimale Lösung umzusetzen. So müssen bspw. vereinzelt Haltestellen auf Grund stadtgestalterischer Anforderung oder im Ergebnis nicht auflösbarer Flächenkonkurrenzen zwischen den Verkehrsträgern an aus Fahrgastsicht weniger optimale Standorte verlegt werden (beispielsweise in zu großer Entfernung von Bahnhöfen des Schienenverkehrs). Dadurch verschlechtert sich die Erreichbarkeit für die Fußgänger/innen, und der ÖPNV verliert an Attraktivität.

Im Rahmen der Modellprojekte der Fußverkehrsstrategie des Landes Berlin ist daher die Entwicklung bzw. Aufwertung von „Fußwegenetzen“ für kleinere Teilbereiche geplant, bei denen die Wege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders berücksichtigt werden sollen.

Ein weiteres Modellprojekt zu „Fußgängerfreundlichen Ampeln“, welches zum Ende des Jahres 2012 in die Umsetzungsphase gegangen ist, untersucht Möglichkeiten, mit denen Fußgängern die einfacherer und sichere Querung von Straßen ermöglicht und mit Unfallrisiken verbundene Konflikte mit dem (abbiegenden) Kfz-Verkehr reduziert sowie ggf. auch die Wartezeiten verringert werden können. Für die zwei als erstes umgesetzten Pilotprojekte für LSA-Signalisierung wurden Knoten ausgewählt, die außerhalb der Linienwege des ÖPNV liegen. Die Frage, wie eine fußgängerfreundliche Ampelschaltung mit der Einrichtung einer ÖPNV-Beschleunigung in Einklang gebracht werden kann, soll zu einem späteren Zeitpunkt untersucht werden.

IV.8 Tarif und Vertrieb

Tarif

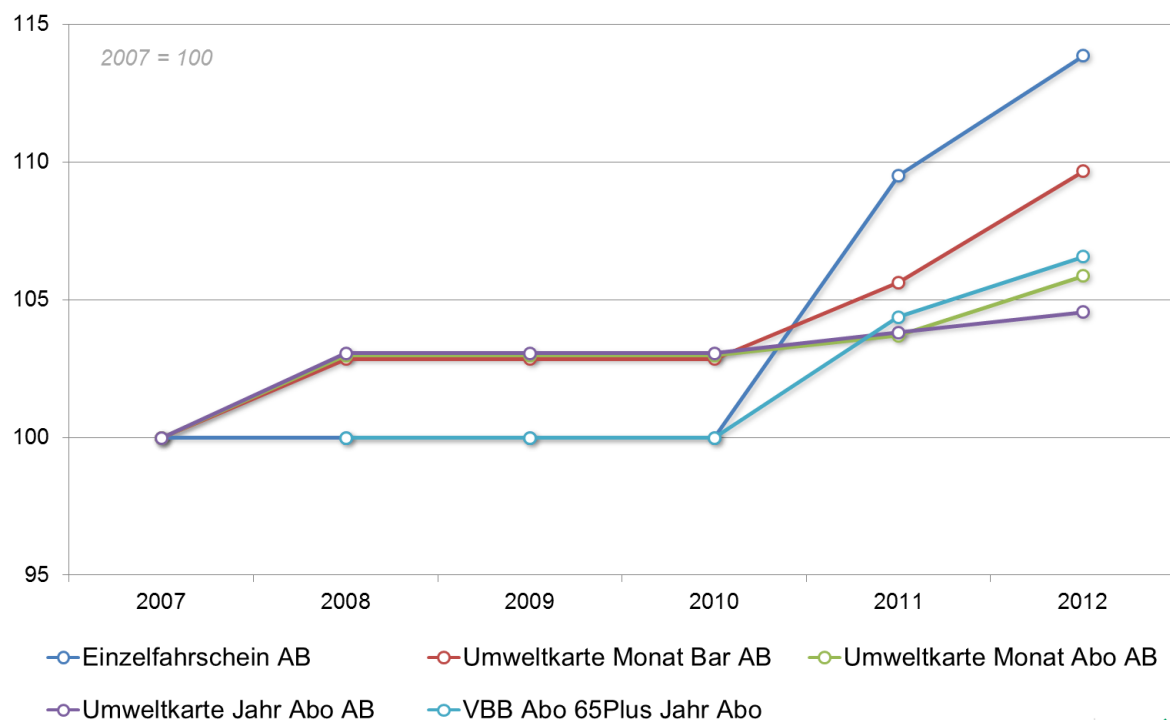
Die Tarifeinnahmen der Berliner Verkehrsunternehmen sind im Zeitraum von 2009 bis 2011 deutlich gestiegen. Besonders stark war der Anstieg im Tarifbereich AB.

Während die Anzahl von Zeitkarten im Barverkauf zwischen 2009 und 2011 stagnierte bzw. leicht rückläufig war, konnte die BVG die Anzahl der verkauften Abonnements im Zeitraum von 2009 zu 2011 um fast 25 % steigern. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass insbesondere im Jahr 2010 durch die Entschuldigungsleistung der S-Bahn Berlin GmbH in Form von zwei Freifahrtmonaten ein erheblicher finanzieller Anreiz für den Erwerb eines Abonnements geschaffen wurde. Die mittlere Verweildauer im Abo bei der BVG liegt bei über 6 Jahren. Seit seiner Einführung im April 2009, haben sich die Verkaufszahlen des Abo 65plus sehr positiv entwickelt. Mit Stand Oktober 2012 hat die BVG über 50.000 Abonnenten im Abo 65plus. VBB-weit sind es rund 80.000 Kunden.

Die positive Entwicklung im Bereich der Zeitkarten-Abonnements ist auch auf die Tarifstrategie zurückzuführen:

Abbildung 55 zeigt die (indexierte) Entwicklung der Fahrpreise für ausgewählte Fahrscheine. In den Jahren 2009 und 2010 fanden keine Tarifierhöhungen statt. Im Januar 2011 wurden die Fahrpreise in Berlin AB, BC und ABC im Mittel um 2,8 % erhöht. Im Mittelpunkt der Maßnahme stand die überproportionale Preisanpassung von Einzelfahrscheinen und insbesondere des Kurzstreckenfahrerscheins. Der Preis der 4-Fahrten-Karte wurde hingegen unterdurchschnittlich angehoben, die Kleingruppenkarte erfuhr eine Preissenkung. Bei den Zeitkarten erfolgte insgesamt eine moderate Preisanpassung, bei der insbesondere die Preise für Abonnements unterproportional angehoben wurden. Das Ticket S und das Abo 65plus blieben im Preis unverändert.

Abbildung 55: Index: Entwicklung der Fahrpreise für ausgewählte Fahrscheine (2007 = 100)



Im August 2012 wurden die Fahrpreise im Tarifbereich AB, BC und ABC im Durchschnitt um 2,8 % erhöht. Dabei wurden die Bartarife (Einzelfahrscheine, Tageskarten usw.) überdurchschnittlich angehoben und die Monatskarten erfuhren eine durchschnittliche Preisanhebung. Bei den Abonnements wurden die Preise hingegen unterdurchschnittlich angehoben, um mehr Gelegenheitsfahrgäste als Stammfahrgäste gewinnen zu können. Beim Abo 65plus erfolgte ebenfalls eine unterdurchschnittliche Preisanpassung, um auch hier den Anteil der Zeitkartenkunden steigern zu können. Neu eingeführt wurde die Fahrrad-Monatskarte für das Tarifgebiet Berlin ABC (vorher nur AB oder VBB-Netz).

Leider haben verschiedene Untersuchungen der letzten Monate ergeben, dass vielen potenziellen Fahrgästen der entscheidende Vorzug eines *Tarifverbunds*, nämlich dass Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen mit ein und dem Fahrausweis benutzt werden können, noch immer nicht klar ist.

Vertrieb

Die Verfügbarkeit von Fahrscheinautomaten bei BVG, S-Bahn und im Regionalverkehr ist konstant und auf sehr hohem Niveau.²²

Die S-Bahn Berlin GmbH hat im Zeitraum von 2009 bis Ende 2011 die Fahrausweisautomaten an ihren Bahnsteigen erneuert. Die Entwicklung der Bedienoberfläche erfolgte unter Beteiligung des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung, der Sozialverwaltung und des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverbands (ABSV). Bei der BVG beginnt voraussichtlich im Jahr 2013 die Auslieferung von insgesamt 865 neuen Fahrausweisautomaten, davon 300 mobile Automaten, die in den Straßenbahnfahrzeugen zum Einsatz kommen werden. Die neuen Geräte werden deutlich schneller als die Altgeräte sein und eine einfachere, an den Automaten der S-Bahn orientierte Bedienoberfläche haben. Der sukzessive Ersatz der Altgeräte soll im Jahr 2015 abgeschlossen sein.

Ab September 2011 wurde die Einführung des eTickets in Form der Ausgabe der *VBB-fahrCard* in umfangreichen Praxistests bei verschiedenen Verkehrsunternehmen vorbereitet. Im Dezember 2012 begann die Ausgabe von eTickets an zunächst 175.000 Abokunden im Tarifgebiet Berlin AB, BC und ABC. VBB-weit werden zunächst 300.000 Kunden eTickets erhalten. Sukzessive soll die Anzahl auf 500.000 ausgegebene Karten erhöht werden. Eine Anpassung der Tarife ist im Zusammenhang mit dem eTicket nicht vorgesehen.

Im Juli 2011 erfolgte bei der BVG, der S-Bahn Berlin, ViP Potsdam sowie in Regionalzügen der Deutschen Bahn und der ODEG die Einführung des Handytickets „Touch & Travel“ (Produkt der DB Vertrieb GmbH im Pilotbetrieb für das Tarifgebiet Berlin AB. Die Einführung eines VBB-weit gültigen Handytickets befindet sich in der Vorbereitung.

²² Hierbei ist zu beachten, dass seit September 2009 nicht mehr die Verfügbarkeit der einzelnen Automaten bewertet wird, sondern die Systemverfügbarkeit von Automatengruppen. In diesen sind in der Regel alle Fahrausweisautomaten eines Bahnsteiges vertreten. Die Verfügbarkeit einer Automatengruppe ist auch gegeben, wenn nur ein Zahlungsmittel wählbar ist (z. B. nur Münzen oder nur Bankkarten).

Im Regionalverkehr (meist Bruttoverträge) wird die Verfügbarkeit nach wie vor nach Einzelautomaten bemessen. Ist ein Zahlungsmittel nicht wählbar, so wird der gesamte Automat als nicht verfügbar gewertet.

V. Ausblick: Zukünftige Entwicklungen

Wie die Darstellungen in Kapitel 2 gezeigt haben, haben sich die Entwicklungen, welche die ÖPNV-Nachfrage, aber auch die Möglichkeiten der Angebotserstellung bestimmen, in den letzten drei bzw. vier Jahren teils erheblich gewandelt. So gingen die Eckpunkte für den NVP 2010-2014 von einer eher moderaten Bevölkerungsentwicklung aus. Eintreten ist jedoch ein Wachstum der Bevölkerung, welches deutlich über den Erwartungen lag. Ebenso war die positive wirtschaftliche Entwicklung im Stadtgebiet sowie die damit im Zusammenhang stehende Dynamik der Flächenentwicklung nicht im eingetretenen Maße absehbar. Unter Ausnutzung der planerischen Möglichkeiten ist es dem Aufgabenträger gelungen, die Angebote des ÖPNV an diese Veränderungen anzupassen und so auszugestalten, dass sie der Daseinsvorsorge entsprechend und attraktiv auf Neukunden wirken. Die steigenden Fahrgastzahlen liefern hier einen eindeutigen Beleg.

Vorhersagen über zukünftige Entwicklungen sind immer auch von Unsicherheiten geprägt, wobei v.a. die Setzung von Annahmen größte Quelle für mögliche Unsicherheiten sind. Prognosen sind „*Wenn-dann-Aussagen*“. Dies bedeutet: *Wenn* die Entwicklung der Prognoseparameter (bei Bevölkerungsprognosen: Fruchtbarkeit, Sterblichkeit, Wanderungen; bei Arbeitsplatzprognosen: gesamtwirtschaftliche Entwicklungen, Branchenentwicklung, Arbeitskräftepool) so verläuft, wie angenommen, *dann* treten die prognostizierten Entwicklungen ein.²³ In der Realität schwanken Prognosen häufig um den prognostizierten Pfad: sie leigen mal darüber, mal darunter. Die Vorausschau auf die Entwicklungen, die sich absehbar in der Laufzeit des nächsten NVP 2014-2018 vollziehen werden, ist jedoch unerlässlich. Dies gilt insbesondere jetzt, da der ÖPNV gleichermaßen an die Grenzen der Kapazität wie an die Grenzen der Möglichkeiten gestoßen ist, mit den bestehenden Angeboten und Finanzierungsvolumen auf weitere Nachfragesteigerungen (quantitativ, zeitlich, strukturell, gebietsbezogen) zu reagieren. Die nachfolgenden Kapitel stellen auf Grundlage der im Dezember 2012 zur Verfügung stehenden Daten und Prognosen einige der wesentlichen und wahrscheinlichen Entwicklungslinien der nachfrage- und angebotsbestimmenden Entwicklungen im Umfeld des ÖPNV dar. Damit werden hier bereits die Grundlagen für den NVP 2014-2018 gelegt bzw. Themen und Fragestellungen formuliert, denen sich der NVP annehmen muss.

V.1 Wachsende Stadt: Bevölkerungsprognose

Aufgrund der Entwicklungsdynamiken der letzten Jahre wird für den Zeitraum bis 2030 mit einer weiteren Bevölkerungszunahme auf 3,75 Millionen Einwohner gerechnet.²⁴ Entsprechend muss auch der ÖPNV sich auf weiter steigende Fahrgastzahlen einstellen. Aufgabe des NVP 2014-2018 wird es sein, die nachfolgend kurz dargestellten Entwicklungen hinsichtlich der daraus erwachsenden Folgen für den ÖPNV zu untersuchen und die Angebotsentwicklung auf die Bedürfnisse einer wachsenden Stadt hin auszurichten.

V.1.1 Berlinweite Entwicklung

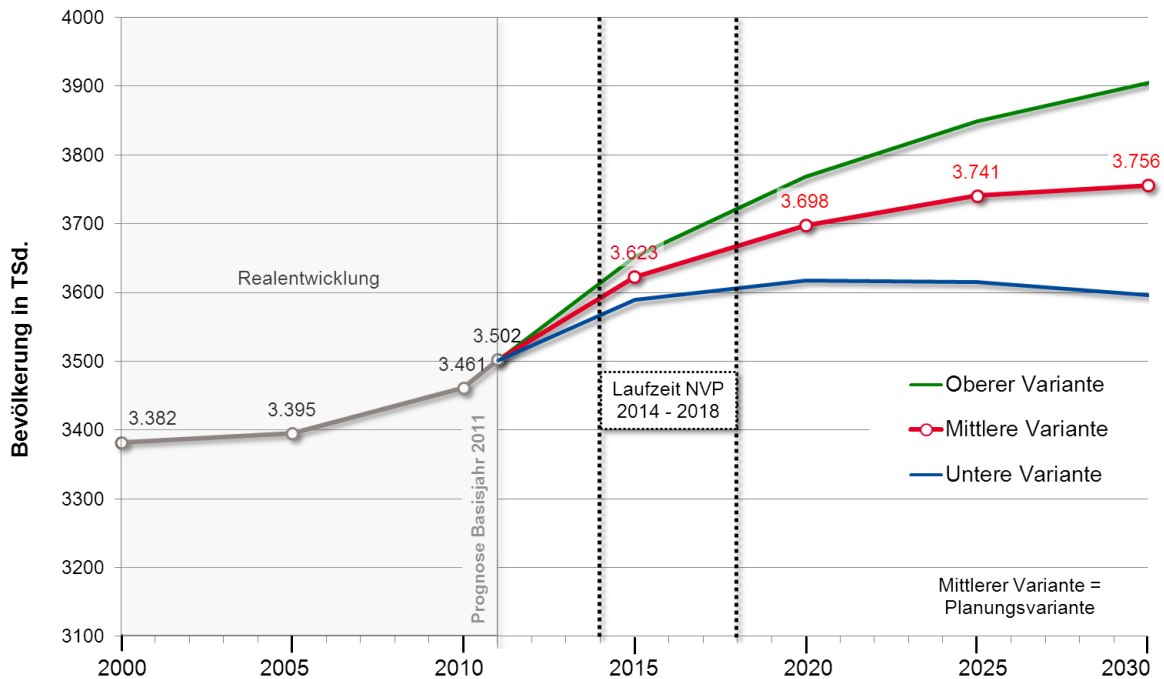
Die erwartete Bevölkerungszunahme bis 2030 entspricht einem Zuwachs von etwa 254.000 Menschen (+7,2 %) im Vergleich zu 2011. Der Motor dieser Entwicklung ist weiterhin die

²³ Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2011-2030 (Kurzfassung) (2012). online abrufbar unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/>. Zugriff: 05.12.2012.. S. 4

²⁴ Alle in Kapitel 5.1 verwendeten Daten und Angaben sind, soweit nicht anders angegeben, der Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2011-2030 (Kurzfassung) (2012) entnommen (vgl. vorherige Fußnote)

Zuwanderung aus den deutschen Bundesländern (vor allem aus den alten Bundesländern) und dem Ausland nach Berlin. Gleichzeitig hat sich die Zahl der Fortzüge seit 1998 halbiert.

Abbildung 56: Bevölkerungsentwicklung in Berlin absolut 2000-2030 (Prognose)



Daten: SenStadtUm: Bevölkerungsprognose 2011 - 2030

Der Bevölkerungszuwachs verteilt sich unterschiedlich auf den Prognosezeitraum. In den ersten Jahren sind die meisten Zuwächse zu erwarten, danach nimmt das Bevölkerungswachstum von Jahr zu Jahr ab und verzeichnet zum Ende des Prognosezeitraums nur noch leichte Zunahmen. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies:

- Bis 2015 wird ein Zuwachs um 121.000 Personen (3,622 Mio. Einwohner) erwartet.
- Bis 2020 sollen zusätzlich 72.000 Personen (3,698 Mio. Einwohner) hinzukommen.
- Nach 2020 ist nur noch mit geringfügigem Wachstum zu rechnen.
- Ab 2030 kann es zu einem Rückgang der Bevölkerungszahlen kommen.

Für das Jahr 2018, welches das Ende des NVP 2014-2018 markiert, wird eine Bevölkerungszahl von etwa 3,66 Millionen Menschen prognostiziert.

V.1.2 Bevölkerungsentwicklung nach den Bezirken

Die Entwicklung von Bevölkerungszahl und -struktur wird in den Bezirken leicht unterschiedlich verlaufen. In allen Bezirken steigt zwar die Bevölkerungszahl an, allerdings mit unterschiedlichen Intensitäten.

Der größte Zuwachs bis 2030 wird für die Bezirke Pankow (+16,3 %) und Friedrichshain-Kreuzberg (+8,6 %) erwartet. Die niedrigsten Zuwachsraten verzeichnen die Bezirke Tempelhof-Schöneberg mit einem Zuwachs von 2,5 % und Reinickendorf mit 1,9 %. Im stadtweiten Durchschnitt nimmt die Bevölkerungszahl um 7,2 % zu. Die Entwicklung der einzelnen Bezirke ist in Abbildung 57 für die Zeitscheiben 2011 bis 2020 und 2020 bis 2030 dargestellt.

Abbildung 58 zeigt die absoluten Zahlen für das Ausgangsjahr 2011 und die Prognosejahre 2020 und 2030.

Abbildung 57: Bevölkerungsentwicklung prozentual in den Bezirken 2011-2020 und 2020-2030

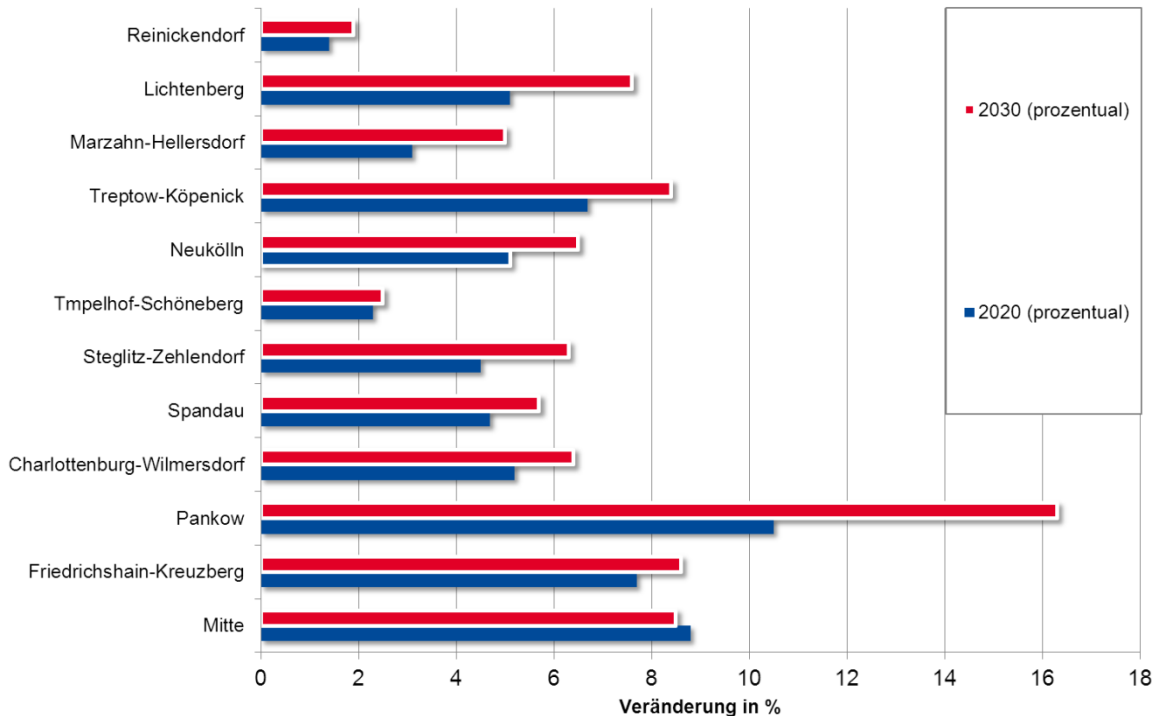
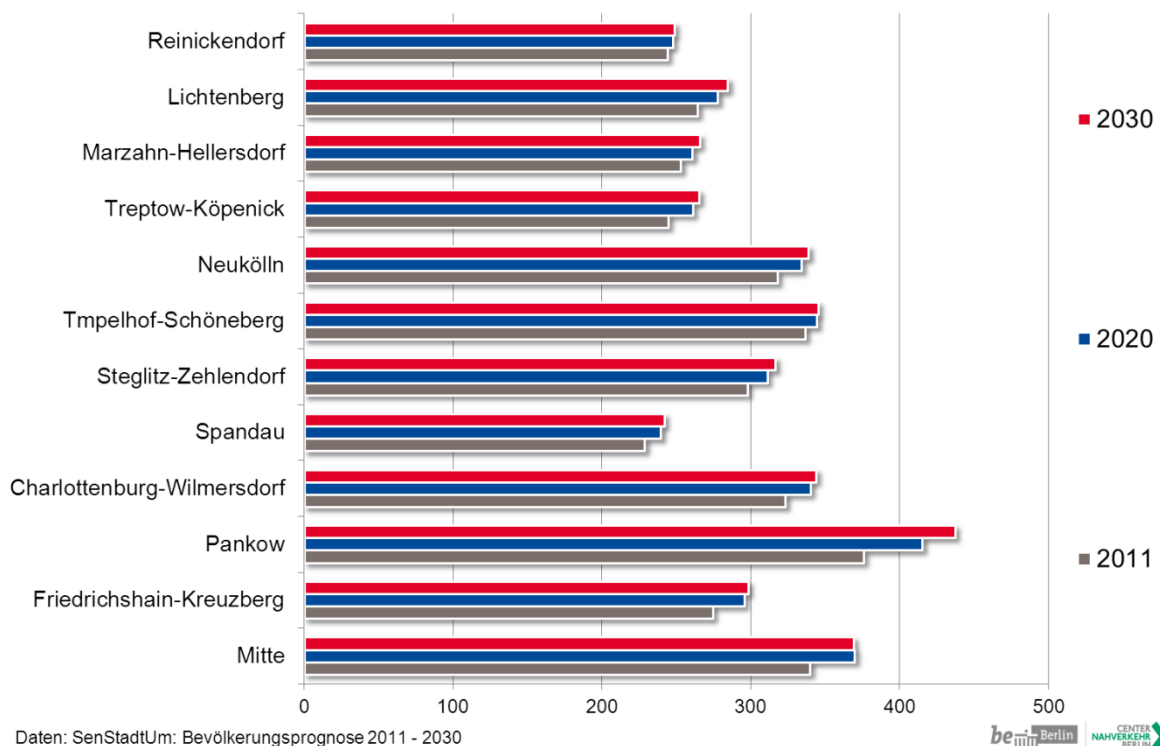


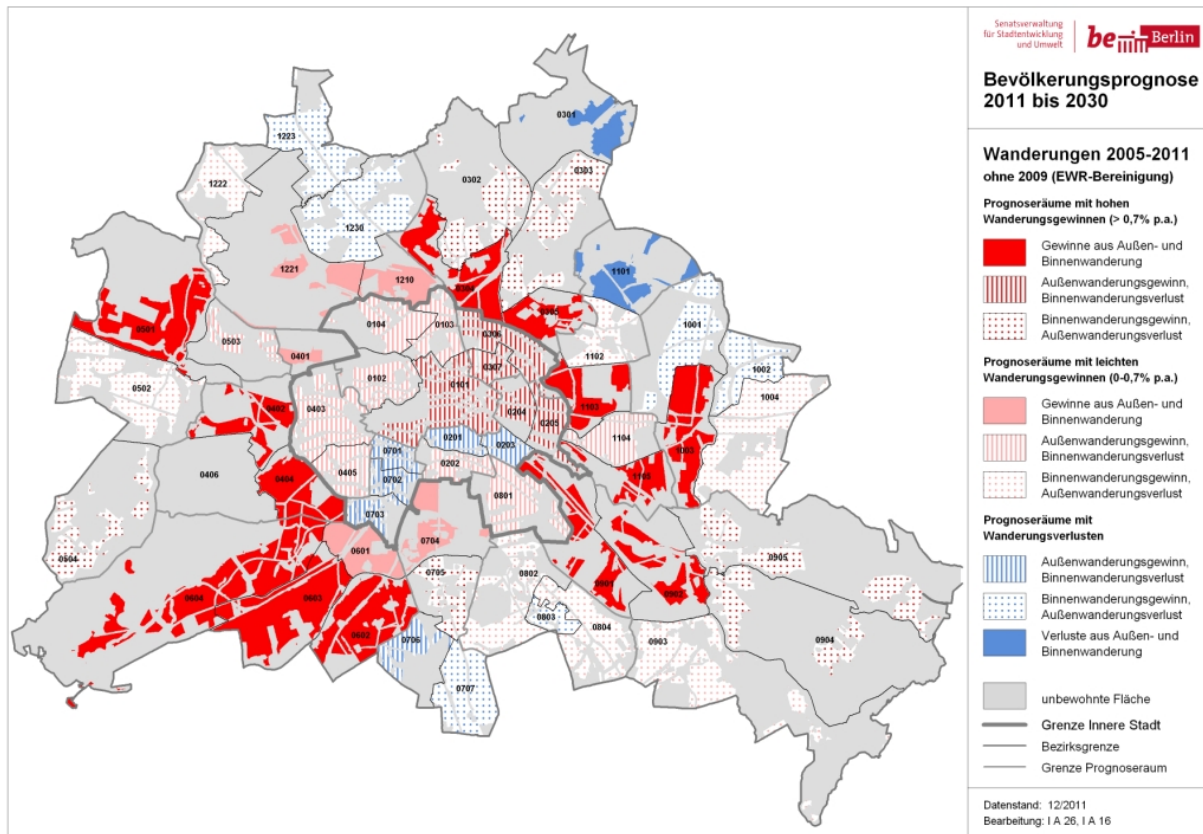
Abbildung 58: Bevölkerungszahlen absolut in den Bezirken 2011, 2020 und 2030



V.1.3 Wanderungstrends

Da die Zuwanderung den wesentlichen Beitrag zum Bevölkerungswachstum leistet, wurden auf Grundlage der Wanderungstrends der vergangenen Jahre (Abbildung 59) eine Reihe von Annahmen für die zukünftige Zuwanderung im Stadtgebiet (welche auch sozialstrukturelle Folgen hat – vgl. Kapitel 5.3) getroffen.

Abbildung 59: Bevölkerungswanderungen Berlin 2005-2011



Quelle: SenStadtUm: Bevölkerungsprognose 2011 bis 2013

Mit folgenden Wanderungstrends rechnet die Bevölkerungsprognose für den Zeitraum bis 2030:

- Wanderungsgewinne verzeichnen vor allem
 - in Gebieten des äußeren Stadtraumes, die an die innere Stadt angrenzen (*südliches Pankow sowie Weißensee, Lichtenberg-Nord, Alt-Treptow, Grunewald/Schmargendorf und Westend/Heerstraße*) sowie
 - in Stadtteilen mit hoher Einzelhausbebauung (*Nordosten, Nordwesten, Osten, Südosten und Südwesten*)
- Die Wohnquartiere der inneren Stadt gewinnen durchgehend, jedoch in unterschiedlichem Ausmaß durch die Zuwanderung von außen. Sie verlieren jedoch durch die Binnenwanderung. Der Gesamtsaldo aus diesen beiden gegensätzlichen Wachstumsrichtungen unterscheidet sich zwischen den Teilräumen.
 - So weisen die Stadtteile Mitte, Prenzlauer Berg und Friedrichshain ein positives Wanderungssaldo auf.
 - Kreuzberg Ost und Nord, Schöneberg Nord und Süd sowie Friedenau verzeichnen ein negatives Wanderungssaldo.

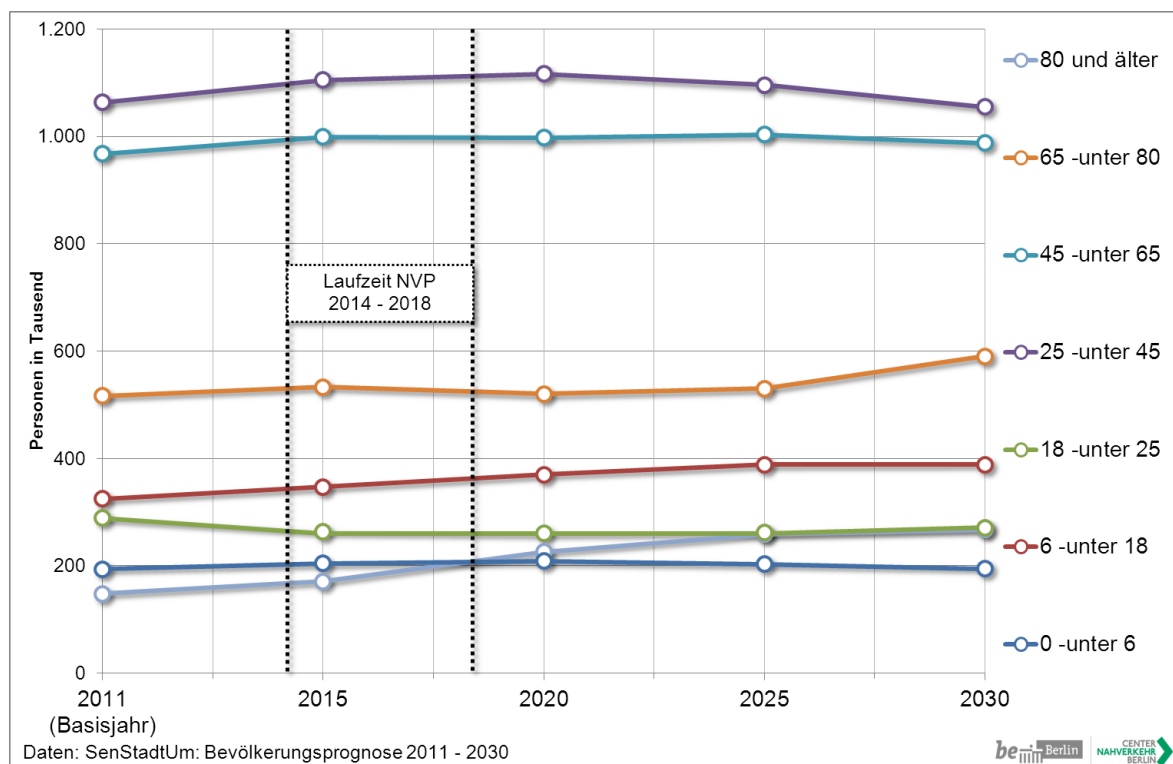
- In den äußeren Stadtteilen ist die Entwicklung dagegen sehr heterogen.
- Die insgesamt durch Wanderungsverluste geprägten Gebiete reduzieren sich in Berlin weitgehend auf
 - den nordwestlichen Stadtrand (*Frohnau/Hermsdorf/Waidmannslust*)
 - den nordöstlichen und östlichen Stadtrand (*Buch, Hohenschönhausen Nord, Marzahn, Hellersdorf*) und
 - den südlichen Stadtrand (*Gropiusstadt, Lichtenrade und Marienfelde*).

V.1.4 Veränderung der Altersstruktur

Das Wachstum der Bevölkerung wird nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen verlaufen. (Abbildung 60).

Vor allem die Zahl der Älteren wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. So wird die Zahl der Menschen über 65 Jahren bis zum Jahr 2030 um 29,1 % zunehmen. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung wird dann 22,8 % betragen. Vor allem die Zahl der Hochbetagten ab 80 Jahren wird rasant ansteigen. Hier wird eine Zunahme um 80,7 % von derzeit 148 Tsd. Personen auf 267 Tsd. Personen erwartet. Damit bildet diese Gruppe einen Anteil von 7,1 % an der Gesamtbevölkerung.

Abbildung 60: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Berlin bis 2030 (in Tsd.)



Die Zahl der erwerbstätigen Bevölkerung in der Altersgruppe von 18 bis 65 Jahren bleibt nahezu stabil. Differenziert nach den Altersklassen bedeutet das:

- Die Zahl der „jungen Erwachsenen“ (18-25 Jahre) wird sich um 6 % verringern
- Die Zahl der Erwerbstätigen zwischen 25 bis 45 Jahren wird um 0,6 % sinken

- Die Zahl der älteren Erwerbstätigen (45 bis 65 Jahre) nimmt um 2,1 % leicht zu

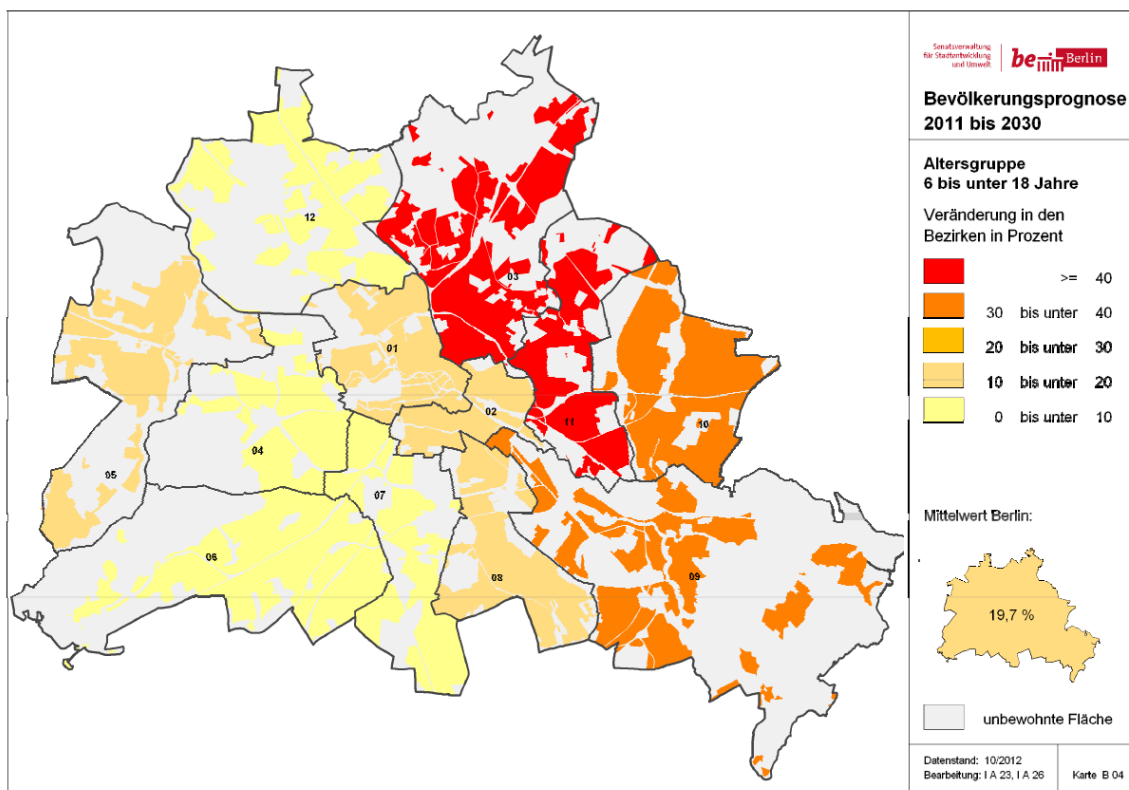
Die Zahl der Kinder und Jugendlichen im Alter unter 18 Jahren erhöht sich zwischen 2011 und 2030 um insgesamt 65 Tsd. Personen. Dies entspricht einem Zuwachs um ca. 20 %.²⁵

Diese Entwicklung hat zur Folge, dass sich das Durchschnittsalter der Berliner im Prognosezeitraum von 42,3 auf 44,2 Jahre erhöhen wird.

V.1.5 Altersstruktur nach den Bezirken

Wie in Abbildung 61 dargestellt, können vor allem die Bezirke Pankow und Lichtenberg einen hohen Zuwachs von bis zu 40 % an Jugendlichen bis 18 Jahren verzeichnen. Aber auch in den Bezirken Treptow-Köpenick sowie Marzahn-Hellersdorf steigt der Anteil von Personen zwischen sechs und 18 Jahren um mindestens 30 %.

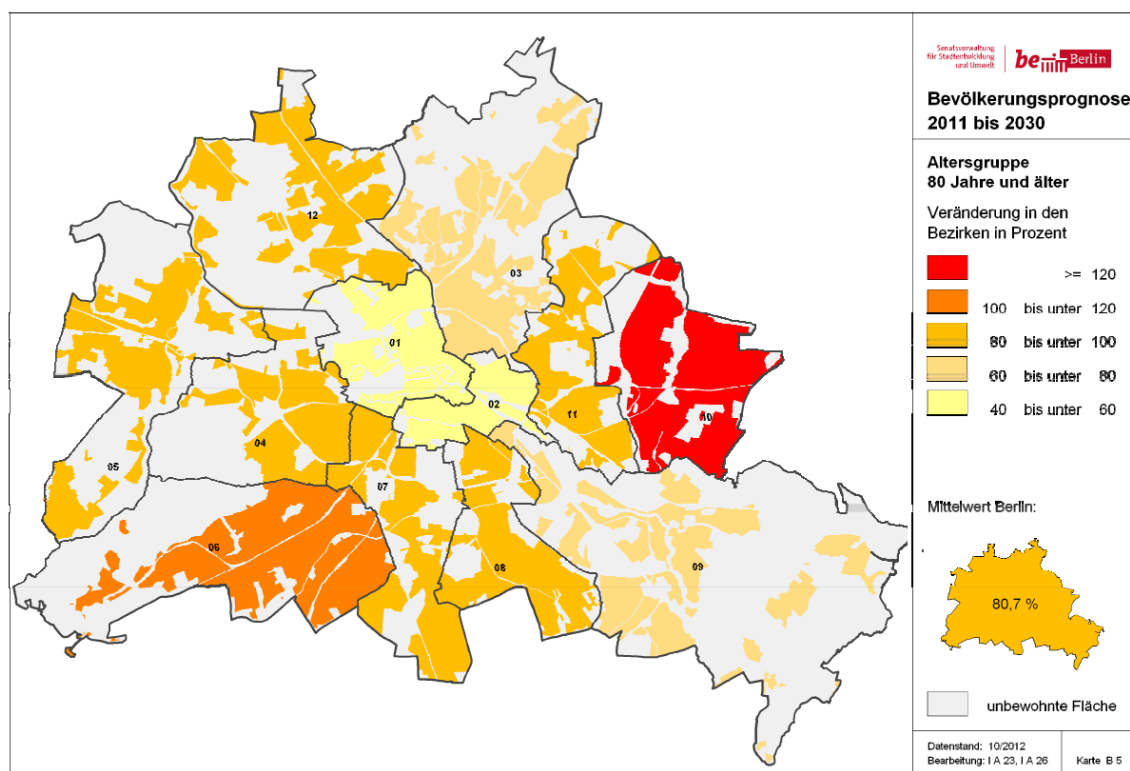
Abbildung 61: Veränderung der Altersgruppe der 6 bis unter 18jährigen 2011 bis 2030



Quelle: SenStadtUm: Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030. Kurzfassung S. 11

²⁵ vgl. <http://www.berlin.de/landespressestelle/archiv/20121204.1340.378960.html>

Abbildung 62: Veränderung der Altersgruppe 80 Jahre und älter 2011 bis 2030



Quelle: SenStadtUm: Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030. Kurzfassung S. 12

In Abbildung 62 ist die Veränderung der Altersgruppe der über 80-Jährigen nach den Bezirken dargestellt. Es ist augenscheinlich, dass vor allem im Bezirk Marzahn-Hellersdorf mit einem erheblichen Anstieg in der Gruppe der Hochbetagten zu rechnen ist. Hier wird ein Zuwachs von mehr als 120 % erwartet. Steglitz-Zehlendorf rangiert im stadtweiten Vergleich an zweiter Stelle. Dort wird ein Anstieg von mindestens 100 % prognostiziert. Lediglich in Mitte und Friedrichshain fällt der Zuwachs der Hochbetagten vergleichsweise gering aus.

V.1.6 Veränderung der Schülerzahlen

Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft erstellt, aktualisiert und veröffentlicht regelmäßig Modelrechnungen zur künftigen Entwicklung der Schülerzahlen.²⁶ Diese beinhalten v. a. die öffentlichen, allgemein bildenden Schulen Berlins, beinhalten jedoch auch Angaben zu den Schulen in privater Trägerschaft. In die Modellrechnungen fließen die Bevölkerungszahlen, die Ist-Schülerzahlen des jeweiligen Schuljahres, die jeweils aktuelle und als Orientierungsrahmen für die Planungen in der Stadt beschlossenen Bevölkerungsprognose sowie die aus der Entwicklung der Vergangenheit empirisch ermittelten schulart- und bezirksspezifischen Struktur- und Übergangsquoten ein.

Die auf Basis dieser umfassenden Daten erstellte aktuelle Prognose, welche aufbauend auf den Ist-Werten des Jahres 2011/12 erstellt wurde, zeigt, dass der Trend aus den vergange-

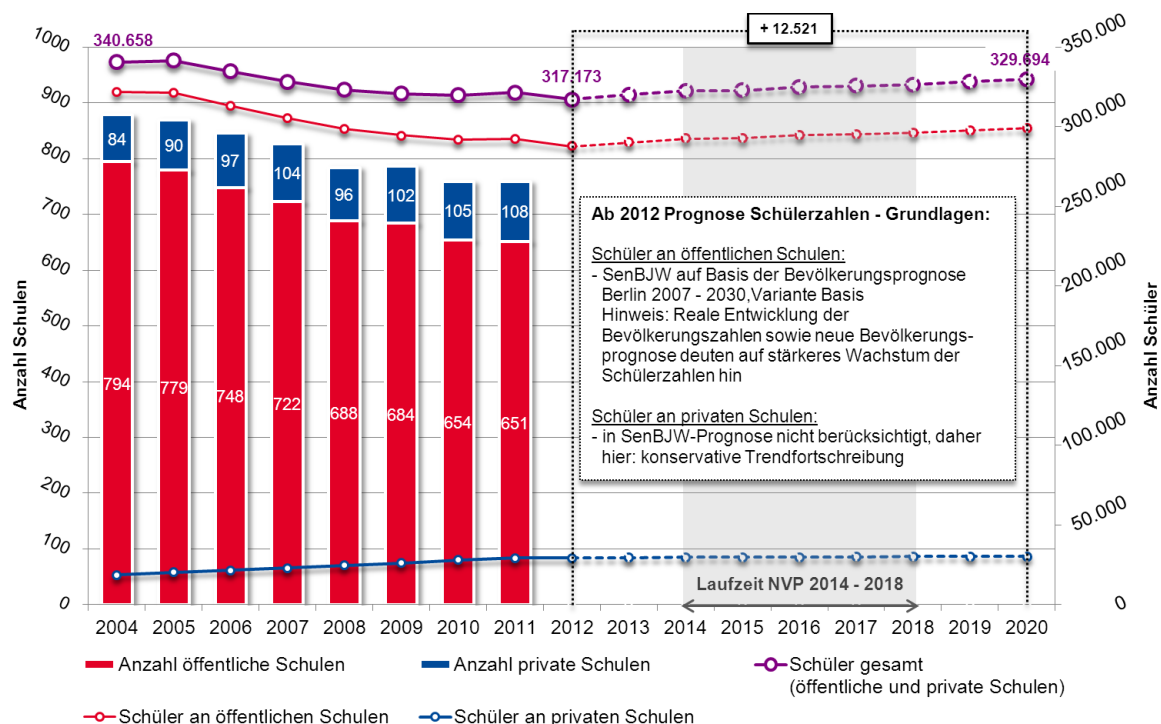
²⁶ Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft: Blickpunkt Schule. Aktuelle Ausgabe für Schuljahr 2011/2012 zum download unter:
http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-bildung/bildungsstatistik/blickpunkt_schule_2011_12.pdf?start&ts=1329729903&file=blickpunkt_schule_2011_12.pdf
(Zugriff: 07.02.2013).

nen Jahren zur Abnahme der Schülerzahlen sich zwar noch bis 2012/13 fortsetzt. Damit wird der Tiefpunkt der Schülerzahlen jedoch bereits erreicht. Nach 2013 wird mit einer stetigen Zunahme der Schülerzahlen zu rechnen, die sich bis 2020/21 auf knapp 300.000 Schüler/innen allein in den öffentlichen Schulen erhöhen (Abbildung 63).

Die Anzahl der Schulen in Berlin ist seit 2004 sinkend, wobei dies nicht allein auf eine Schließung von Schulen zurückzuführen ist, sondern auch auf die Zusammenlegung von Standorten, teilweise verbunden mit dem Ausbau der Kapazitäten einzelner Standorte. Trotz Schulausbauten und -erweiterungen ist daraus eine Verlängerung der Reiseweiten im Schülerverkehr absehbar, welche durch den Wegfall des Wohnortbezugs bei der Schulwahl weiter verstärkt wird.

Inwieweit die Zunahme der Schülerzahlen eine Neuschaffung bzw. den weiteren Ausbau von Schulstandorten erfordert und wie dies ggf. zeitlich und räumlich umgesetzt wird, kann derzeit nicht gesagt werden. Aus der räumlichen Verteilung der Bevölkerungs- bzw. altersstrukturellen Entwicklung (Abbildung 61) zeigt sich, dass vor allem die innerstädtischen „Straßenbahnbezirke“ im Ostteil der Stadt mit einer weiteren Zunahme bei der Gruppe von Kindern im schulfähigen Alter (6 bis 18 Jahre) rechnen müssen. Hier steigt die Nachfrage nach Angeboten im Schülerverkehr entsprechend besonders an, so dass ausreichend Kapazitäten v.a. in der HVZ, aber auch in Bezug auf die Freizeit- und Wochenendverkehre angeboten werden müssen. Durch die Beschaffung einer entsprechenden Anzahl von längeren Straßenbahnfahrzeugen, die flexibler eingesetzt werden können („Zweirichter“) haben Aufgabenträger und BVG diesbezüglich bereits ein gewisses Maß an Vorsorge getroffen. Aufgrund des stadtweiten Wachstumstrends wird innerhalb der Laufzeit des NVP 2014-2018 das Thema der Schülerverkehre jedoch dauerhaft beobachtet werden müssen, um über entsprechende Maßnahmen der Angebotsplanung und ggf. die Bestellung von Mehrleistungen im Schülerverkehr für angemessene Angebote zu sorgen.

Abbildung 63: Entwicklung der Schülerzahlen 2004-2011 und 2012-2020 (Prognose)



Daten: SenBJW: Berliner Schulstatistik 2011/2012

V.2 Wirtschafts- und Flächenentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung Berlins hängt mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und Europa zusammen. Prognosen darüber, welchen Pfaden die Wirtschaftsentwicklung der nächsten Jahre folgen wird, zeichnen sich daher in hohem Maße durch Unsicherheit aus. Allerdings haben die letzten Jahre gezeigt, dass die Berliner Wirtschaft – und damit auch die Arbeitsplatzentwicklung – nicht unbedingt dem gesamtdeutschen Verlauf folgen, da die Branchen- und Arbeitsplatzstruktur sich seit 1990 unterschiedlich entwickelt hat. Die Finanzkrise 2008/2009 hat den Forschungs-, Dienstleistungs- und High-Tech-Standort Berlin beispielsweise weniger stark getroffen, als dies bei anderen Bundesländern mit einer industriell geprägten Wirtschaftsstruktur der Fall ist.

Das Land Berlin investiert erheblich in die weitere Stärkung der Berliner Wirtschaft, um die unter positiven Vorzeichen vollzogenen Entwicklungen der letzten Jahre weiter zu stärken. Berlin verfügt über ein großes Potenzial an Arbeitskräften, welches durch geeignete Maßnahmen im Bereich Schul-, Aus- und Weiterbildung (u. a. für Jugendliche und Menschen mit Migrationshintergrund) sogar noch mehr ausgeweitet werden kann. Ein weiterer für die Ansiedlung von Unternehmen und die Stärkung von Wirtschaftskraft wesentlicher Standortfaktor liegt in der Verfügbarkeit von Flächen, die für Arbeits-, Büro- und Wohnstandorte entwickelt werden können. Das aktuelle „Flächenmonitoring 2011“²⁷ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weist für Berlin knapp 5.000 ha Fläche aus, die für weitere Entwicklungen zur Verfügung stehen. Von diesen fallen rund drei Viertel auf die bauliche Entwicklung. 2.500 ha (also knapp die Hälfte der Gesamtfläche) gehört zur baulichen Innenentwicklung und 1.300 ha zur baulichen Außenentwicklung.

Aufbauend auf die Flächeninanspruchnahme der letzten 10 Jahre (ca. 110 ha p.a.) würde das Flächenangebot allein für die bauliche Innenentwicklung rein rechnerisch für die nächsten 25 Jahre ausreichen. Allerdings kommen durch Umnutzungen, Freiwerdung von Flächen etc. auch immer wieder neue Flächenpotenziale hinzu.

Ein Teil der Flächen für die Weiterentwicklung befindet sich an großflächigen Standorten wie beispielsweise dem Flughafen Tegel (Umnutzungspotenziale nach Schließung im Zuge Eröffnung Flughafen BER) oder auf Industriebrachen in Südosten der Stadt. Wenngleich diese – und andere Lagen – vergleichsweise gut integriert in das funktionale und verkehrliche Netz der Stadt sind, so ist ihrer derzeitige Anbindung und Erschließung in vielen Fällen einer qualitativ hochwertige (Nach-)Nutzung nicht angemessen.

Um eine Entwicklung zu ermöglichen, Potenziale zu heben und so die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt weiter voran zu treiben, ist eine gute ÖPNV-Erschließung eine wesentliche Voraussetzung. Nur so kann die Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits-, Industrie- und Gewerbestandorten für Arbeitnehmer, Geschäftstreibende, Dienstleister und Kunden gewährleistet werden.

V.3 Soziale Stadtentwicklung

Wie in Kapitel 2.1.3 erläutert, befinden sich in Berlin die meisten Gebiete mit sozialstrukturellen Defiziten und/oder negativen Entwicklungsdynamiken in innenstädtischen, integrierten Lagen. Diese sind in der Regel gut mit dem ÖPNV erschlossen, so dass die in diesen Gebie-

²⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: „Flächenmonitoring 2011“. Hinweis: Im Monitoring erfasst werden Flächen ab 1 ha Größe. Zum download unter:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/flaechenmonitoring/

ten lebenden Berliner/innen die gleichen Mobilitätschancen geboten werden, wie den Bewohner/innen besser situierter Wohnlagen.

Das „Monitoring soziale Stadtentwicklung 2011“ weist zudem auf die sozialräumlichen Effekte der Zu- und Binnenwanderung hin. Zu diesen gehört die selektive Zuwanderung sozial schwächerer Haushalte bei gleichzeitiger Abwanderung sozial bessergestellter Haushalte in der westlichen Innenstadt. Für die östliche Innenstadt legen Wanderungsvolumen und -saldo nahe, dass Haushalte mit Kindern verstärkt abwandern, während kinderlose, möglicherweise sozial bessergestellte Haushalte zuwandern. Die östliche Außenstadt weist Anzeichen für den Zuzug einkommensärmerer Haushalte mit Kindern aus der Innenstadt auf. Die Aussagen des Monitorings sind dabei jedoch lediglich als erste Hinweise auf mögliche sozialstrukturelle Verschiebungen zu sehen. Belastbare Daten sind bislang zu diesen Entwicklungen in Berlin nicht vorhanden.

Dem Mangel an Daten und aussagekräftigen Informationen steht derzeit eine sehr kontroverse und oft auch emotional geführte Debatte um die soziostrukturellen Entwicklungen in Berlin gegenüber. Diese Debatte dreht sich häufig um die Sorge vor der Verdrängung der in der Innenstadt ansässigen Wohnbevölkerung durch finanziell besser ausgestattete, neu zuziehende Haushalte. Angespornt wird diese Sorge u.a. durch die Mietpreisentwicklung in Berlin. Aufgrund der positiven Wirtschaftsentwicklung und der steigenden Zuwanderung ins Stadtgebiet sind die Preise bei Neuvermietungen zwischen 1999 und 2010 um jährlich etwa 2,5 % entsprechend 0,11 €/m² gestiegen²⁸. Doch auch in bestehenden Mietverhältnissen steigen die Wohnkosten durch Anpassung an den Mietspiegel und steigende Nebenkosten. Löhne und Einkommen wachsen nicht im gleichen Maße mit. Dadurch können sich einkommensschwache Haushalte gezwungen sehen, in günstigere und oft peripher gelegene Wohnviertel auszuweichen. Ein besonderes Augenmerk wird in den Diskussionen dabei auf die Bezieher von Transferzahlungen gelegt, für die sich angesichts der skizzierten Entwicklungen ggf. besonderer Druck aufbaut.

Allerdings: Wie groß der Einfluss von Mietpreis- und Einkommensentwicklung auf das Umzugsverhalten tatsächlich sind, ist schwierig zu beurteilen. Die Gründe für einen Umzug innerhalb des Stadtgebiets können sehr verschieden sein (Alter, Lebenszyklus, Einkommen, Arbeitsplatzwechsel, Wandel der Wohnortpräferenzen etc.). Auch kann nicht jeder Umzug, der mit ökonomischen Beweggründen einhergeht, als Verdrängung bewertet werden. Dennoch mehrten sich die Anzeichen dafür, dass es im Zuge des Wachstums und der gesamthaft positiven Entwicklung Berlins auch zu sozialstrukturellen Entwicklungen mit negativen Folgeeffekten kommen könnte.

Aus Sicht der ÖPNV-Planung ist es diesbezüglich besonders relevant, die sozialstrukturellen Entwicklungen in Berlin auf kleinräumiger Ebene zu beobachten, um seinen Daseinsvorsorgeauftrag erfüllen zu können. Dies gewinnt angesichts der wachsenden Stadt Berlin an besonderer Bedeutung. Insbesondere (aber nicht nur) Haushalte, die aufgrund ökonomischer Notwendigkeiten nicht in der Nähe der Arbeitsplatzschwerpunkte in der Innenstadt wohnen können, sind zur Aufrechterhaltung ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Hier müssen ggf. neue Angebote geschaffen bzw. vorhandene Angebote verbessert werden, um der verkehrspolitischen Forderung nach „Gleichen Mobilitätschancen für alle“ (StEP Verkehr) auch zukünftig gerecht zu werden.

Darüber hinaus ist ein dichtes ÖPNV-Netz auch für die Kundenbindung und Kundengewinnung bei (wahlfreien) Haushalten mit mittlerem Einkommensniveau relevant, die lebenszyklisch bedingt aus gut erschlossenen innerstädtischen Stadtgebieten in andere, ggf. peripher gelegene Räume umzuziehen.

²⁸ Angaben laut Mietspiegel 2011, hier: durchschnittliche Entwicklung über alle Wohnungen, zusammengesetzt aus:
Altbau bis 1949: zwischen 1999 und 2010 jährlich + 2,7 % entsprechend +0,12 €/m²
Neubau ab 1950: zwischen 1999 und 2010 jährlich +2,1 % entsprechend +0,10 €/m²

V.4 Neuregelungen des PBefG

Zum 01.01.2013 trat das neue Personenbeförderungsgesetz in Kraft. Das PBefG ist nun an die seit 03.12.2009 geltende VO (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden VO 1370/2007) angepasst worden. Bestehende rechtliche Unklarheiten – insbesondere hinsichtlich des Verhältnisses von gemeinwirtschaftlichen und „eigenwirtschaftlichen“ Verkehren sowie der Möglichkeit einer Direktvergabe an einen internen Betreiber – sind weitgehend beseitigt worden. Aufgrund des Kompromiss-Charakters ist jedoch kein vollständig konsistentes Gesetz erzielt worden, rechtliche Herausforderungen bestehen etwa hinsichtlich des weiter bestehenden Konkurrenz- und Besitzstandsschutzes bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen.

Die wichtigsten Änderungen werden im Folgenden kurz skizziert. Die Änderungen der Vorgaben zur Barrierefreiheit, die herausragende Bedeutung für die Investitionsplanung für den Berliner ÖPNV haben, werden in Kapitel 5.4.2 ausführlicher beschrieben.

V.4.1 Inhalte der Novellierung

Das neue PBefG belässt es bei dem Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre; es bleibt auch bei dem Nebeneinander von Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden, jedoch wird das Genehmigungsverfahren besser mit dem (beabsichtigten) Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) des Aufgabenträgers verzahnt. Die Verfahrensschritte unterscheiden danach, ob der Aufgabenträger als zuständige Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt oder wettbewerblich vergeben will oder ob er davon ausgeht, dass die ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich, das heißt ohne Zuschuss aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und ohne ausschließliches Recht erbracht werden wird.

Zentrale Änderung ist die neue Definition eigenwirtschaftlicher Verkehre, die dazu führt, dass eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehre auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA; „Auftragsverkehre“) eindeutig voneinander abgegrenzt werden. Eigenwirtschaftlich sind Verkehre, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 der VO 1370/2007, und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keinen Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 der VO 1370/2007 darstellen, gedeckt werden und soweit keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Damit ist klargestellt, dass Verkehre, die aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bezuschusst werden oder für die ein ausschließliches Recht gewährt wurde, nicht eigenwirtschaftlich sind. Die Aufgabenträger können Auftragsverkehren ein ausschließliches Recht im Sinne der VO 1370/2007 gewähren, soweit dies zu ihrem Schutz erforderlich ist.

Im Bereich des eigenwirtschaftlichen Verkehrs wurde das Genehmigungsverfahren durch die Einführung verbindlicher Antragsfristen besser strukturiert, im Fall mehrerer Antragsteller ist der durchzuführende Genehmigungswettbewerb nun zumindest rudimentär geregelt: Es erfolgt eine gemeinsame Bewertung, die Genehmigungsbehörde hat dem Antrag mit der besten Verkehrsbedienung den Zuschlag zu erteilen, Festlegungen eines Nahverkehrsplans sind hierbei „insbesondere“ zu berücksichtigen. Vorab feststehende Bewertungskriterien sind jedoch nicht vorgesehen.

Eigenwirtschaftliche Verkehre genießen weiterhin Vorrang, jedoch unter der Bedingung, dass sie im Wesentlichen gleichwertig gegenüber dem Verkehr sind, den der Aufgabenträger beauftragen will. Beabsichtigt der Aufgabenträger, einen Auftragsverkehr direkt oder im Wettbewerb zu vergeben, hat er dies vorab bekannt zu machen. In dieser Vorabbekanntma-

chung sind die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen. Die Vorabbe-
kanntmachung eröffnet eine Dreimonatsfrist für die Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge.
Ein konkurrierender eigenwirtschaftlicher Antrag kann nur genehmigt werden, wenn dieser
Verkehr zumindest das bisherige Angebotsniveau erreicht und darüber hinaus im Wesentlichen
den Anforderungen entspricht, die der Aufgabenträger in seiner Vorabbe-
kanntmachung aufgestellt hat. Der Aufgabenträger wird also davor geschützt, dass das von ihm ge-
wünschte Bedienungsniveau dadurch unterschritten wird, dass einem Genehmigungsantrag
für einen „schlechteren“ eigenwirtschaftlichen Verkehr entsprochen wird.

Sicherstellungsumfang (ausreichende Verkehrsbedienung) im Regelfall im Nahverkehrsplan.
Der Aufgabenträger hat die im öffentlichen Interesse erforderliche ausreichende Verkehrs-
bedienung in der Regel im Nahverkehrsplan zu definieren und zu konkretisieren. Im Rahmen
dieser Planung sind daher die z. T. widerstreitenden Interessen bei der „richtigen“ Ausgestal-
tung des ÖPNV planerisch zu bewältigen. Die daraus resultierenden Anforderungen sind
konkret zu definieren. Dieses betrifft insbesondere Umfang und Qualität des Verkehrsange-
bot, dessen Preis, dessen Umweltqualität sowie dessen verkehrsmittelübergreifende Integra-
tion. Zur Absicherung von Auftragsverkehren sind die daraus resultierenden Anforderungen
in der obligatorischen Vorabbe-
kanntmachung transparent zu machen. Genehmigungsanträge,
die die Anforderungen des Aufgabenträgers an von ihm zu vergebende Verkehrsleistungen
nicht erfüllen, sind zukünftig zwingend zu versagen. Damit wird abgesichert, dass die
Aufgabenträger ihren Auftrag durch Bestellung von Auftragsverkehren auch umsetzen können.

Das PBefG erklärt Direktvergaben gemäß VO 1370/2007 (interner Betreiber; Aufträgen unterhalb bestimmter Wert- oder Leistungsgrenzen) für zulässig. Die Direktvergabe an einen internen Betreiber ist damit auf „sicherere“ Füße gestellt; hinsichtlich der Unterschwellen-Direktvergabe stellt sich jedoch die Frage, ob das nationale Recht die direkte eines (Privat)unternehmens ohne jeglichen Vergleich der Preise und des Leistungsangebotes erlaubt.

Die Geltungsdauer der Genehmigungen ist an die Regellaufzeiten, die die VO 1370/2007 für öDA vorsieht, angepasst worden (10 Jahre im Busverkehr, 15 Jahre bei Straßenbahnen/OBus).

Die Genehmigungsbehörde hat jährlich ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen unter Angabe von Linienführung, Geltungsdauer und Antragsfristen zu veröffentlichen.

V.4.2 Vorgaben zur Barrierefreiheit des novellierten PBefG vom 01.01.2013

Mit der ab 01.01.2013 in Kraft getretenen Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes wurden in § 8 Absatz 3 neue Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV aufgenommen:

„... Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind [...] soweit vorhanden [...] Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. ...“

Diese Vorgabe baut u. a. auf den Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention auf, die die Mitgliedstaaten zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet. In der Begründung zur Neufassung wird daher das Ziel benannt, in einem überschaubaren Zeitraum eine vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Dabei sind nicht nur die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, die also bspw. auf Rollstühle oder Gehhilfen angewiesen sind, son-

dern auch die von sensorisch – d. h. in Bezug auf Hören und Sehen – eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen.

Für die Umsetzung dieses Ziels soll das Regel-Ausnahme-Prinzip zur Anwendung kommen. Im Nahverkehrsplan müssen deshalb die Ausnahmen von der Regel klar benannt und begründet werden. Das PBefG definiert die geforderte „vollständige Barrierefreiheit“ nicht näher, der Begriff der Vollständigkeit ist daher auslegungsbedürftig. Eine weithin akzeptierte Auslegung ist, dass dies einen so weit wie möglich ohne Assistenz durch Personal oder Begleitpersonen nutzbaren ÖPNV bedeutet.

Eine Anpassung der Frist (Abweichung vom 01.01.2022) sowie die Festlegung von Ausnahmetatbeständen wurde den Bundesländern allerdings in § 62 Absatz 2 ermöglicht:

„Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Entsprechend der Begründung für diesen Passus zielt dies auf die Bewältigung des für die Barrierefreiheit erforderlichen Investitionsvolumens und die Investitionszyklen bspw. bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen. Auch dauerhafte Ausnahmen sind möglich, wenn z. B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfelds nicht gewährleistet ist. Weitere Einschränkungen können sich ergeben, wenn eine Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Im NVP 2014-2018 werden daher die bereits weitreichenden Vorgaben im Land Berlin zur stufenlosen Zugänglichkeit von S-, U- und Regionalbahnhöfen sowie Haltstellen von Bus und Straßenbahn fortgeschrieben und um die Anforderungen aus dem novellierten PBefG erweitert werden. Im Straßenbahn- und insbesondere Busnetz wird es allerdings erforderlich sein, von den Ausnahmemöglichkeiten des PBefG Gebrauch zu machen, da auf Grund langer Investitionszyklen bei der Straßenbahninfrastruktur sowie des Investitionsvolumens bei den Bushaltestellen die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit unrealistisch ist (vgl. Kapitel 4.6.5).

Neben der stufenlosen Zugänglichkeit wird der NVP Vorgaben zur Informationsbereitstellung im Zwei-Sinne-Prinzip in Fahrzeugen und Bahnhöfen machen.

V.5 Elektromobilität

Elektromobilität, also das Fahren mit im beste Falle aus regenerativen Quellen erzeugtem Strom statt mit fossilen Brennstoffen, hat sich in den letzten drei Jahren zu einem Thema entwickelt, das viel beachtet und mit großen Hoffnungen hinsichtlich einer ökologischen Verkehrswende verbunden wird. Dabei ist festzuhalten, dass Elektromobilität im ÖPNV bereits seit Jahrzehnten die Praxis ist. Dennoch besteht auch hier Potenzial zur Weiterentwicklung.

Wenngleich der ÖPNV grundsätzlich je beförderter Person deutlich umweltfreundlicher als die Fahrt im Pkw ist, bieten die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität weitere Potenziale, die Umweltfreundlichkeit des straßengebundenen ÖPNV weiter zu steigern. So werden in einer schnell wachsenden Anzahl an Städten im In- und Ausland Hybrid- oder Vollelektrobusse eingesetzt, mit deren Hilfe der lokale Schadstoffausstoß erheblich gesenkt werden kann. Von den lokalen Emissionen sind stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen betroffen, für deren Anwohner/innen die Belastungen zu einer erheblichen Reduzierung der Lebensqualität führen. Gerade in dicht bebauten Innenstadtbereichen können die neuen Antriebstechniken entsprechend zu Umweltentlastungen und der Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen beitragen. Derzeit stellen sich allerdings noch Fragen der langfristigen Zuverlässigkeit der neuen Technologien und der Wirtschaftlichkeit, die von

den hohen Kosten für die Batterien belastet wird. Aus diesem Grund haben sich die Länder Berlin und Brandenburg im Jahr 2012 gemeinsam erfolgreich beim Bund als „Schaufensterregion Elektromobilität“ beworben, in dessen Rahmen u. a. auch die probeweise Umstellung einer BVG-Buslinie auf elektrisch angetriebene Busse geprüft wird. Die in diesem Pilotprojekt gewonnenen Erkenntnisse könnten für einen möglichen späteren umfassenden Einsatz von Elektrobussen in Berlin genutzt werden.

V.6 Mobile Dienste

Wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig hat die Computerbranche in den vergangenen Jahren Innovationen hervorgebracht. Von besonderer Relevanz für das tägliche Leben hatte dabei die Entwicklung des Smartphones, mit dem mobiles Internet allzeit und ortsungebunden verfügbar ist. Die Anzahl an Smartphone-Nutzer in Deutschland nimmt rasant zu. So nutzen laut einer repräsentativen, internationalen Studie im Auftrag des Internet-Konzerns Google mittlerweile (Stand 2012) rund 30 % der Deutschen ein Smartphone.²⁹ Mit der zunehmenden Marktdurchdringung mit Smartphones und i.d.R. dem damit verbundenen mobilen Internet ergeben sich neue Informationsmöglichkeiten, Kommunikationskanäle und potentiell veränderte Mobilitätsmuster.

Immer mehr Aktivitäten können mithilfe des mobilen Internets zeitlich flexibel und ortsunabhängig erledigt werden. Damit sinkt für bestimmte Branchen und Berufe die Notwendigkeit, (Erwerbs-)Arbeit an einem bestimmten, fest definierten Ort auszuführen, weiter. Theoretisch könnte der klassische Büroarbeitsplatz obsolet werden und durch flexible Arbeitsformen ersetzt werden. Wenngleich eine derartige Entwicklung aktuell noch nicht messbar ist und auch offen ist, ob sich dies langfristig tatsächlich so einstellen wird, könnte damit die Anzahl an Berufspendler sinken, bzw. sich zeitlich von der typischen morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit wegverlagern.

Das Mobilitätsverhalten kann mit den Möglichkeiten des Web 2.0 und mobilen Internet aber auch zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden. So bieten die neuen Informationsmöglichkeiten in Echtzeit auf dem mobilen Endgerät des Nutzers ein großes Potential für den ÖPNV. Es ermöglicht dem Fahrgast, sich über die aktuelle Verkehrssituation zu informieren und seine Reisekette dynamisch daran anzupassen. Die Informationen der Verkehrsunternehmen zu geplanten oder kurzfristigen Störungen können bei der weiter wachsenden Anzahl an Smartphone-Nutzern eine deutlich größere Reichweite in erheblich kürzerer Zeit erreichen. Dies kann die ÖPNV-Nutzung für den Fahrgast einfacher, angenehmer und effizienter machen und so zu einer höheren Kundenzufriedenheit und -bindung führen.

Aus diesen Gründen kommt einer integrierten, aktuellen und leicht zu handhabenden Informationsfamilie für den ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. Dabei sind - neben der Weiterentwicklung der Informationsdienste - die vollständige Einbeziehung von Echtzeitdaten von BVG und S-Bahn Berlin in die Fahrgastinformation, die Bereitstellung von allgemeinen Störungsinformationen auch zu Rolltreppen und Aufzügen sowie die Nutzung der Echtzeitdaten für die Anschlussüberwachung vor allem zwischen S-Bahn und BVG von besonderer Bedeutung.

Auch eine intelligente Verknüpfung von Informationen zum ÖPNV mit denen anderer Verkehrsträger kann eine flexible, intermodale Wegeplanung ermöglichen und so potentiell die Notwendigkeit des Besitzes eines privaten Pkw in Ballungsräumen reduzieren.

²⁹ siehe <http://www.thinkwithgoogle.com/mobileplanet/de/>

Bislang werden allerdings die Daten von Verkehrsunternehmen überwiegend restriktiv gehandhabt, so dass die Software-Entwicklung (so genannte „Apps“) von Drittanbietern im Bereich des ÖPNV in Deutschland bislang weit weniger vielseitig ist, als im internationalen Vergleich. Der VBB hat im Herbst 2012 in Zusammenarbeit mit der Open Knowledge Foundation³⁰ erstmalig die Soll-Fahrplandaten des Verbundraumes frei im Internet zugänglich gemacht. Perspektivisch sollen auch Echtzeitinformationen zur Verfügung gestellt werden. Der VBB folgt mit seiner Initiative der Open Data-Strategie des Landes Berlin, in deren Rahmen auch eine Vielzahl an Geodaten veröffentlicht wurde.

Doch auch in nicht durch ein Verkehrsunternehmen oder -verbund gesteuerten Kanälen werden Informationen zwischen ÖPNV-Nutzer/innen ausgetauscht, oder wird das aktuelle Verkehrsgeschehen kommentiert. Hierbei nehmen die Social Media-Angebote von Facebook, Twitter und Co. eine immer schneller wachsende Bedeutung ein, die auch insbesondere in Verbindung mit mobilem Internet benutzt werden. Hierbei ergeben sich sowohl Risiken als auch Chancen für die Verkehrsunternehmen und -verbünde, die sich den Herausforderungen im Bereich der Kundenkommunikation stellen.

Neben der Informationsverbreitung über neue Kanäle können sich zukünftig Potentiale im Bereich des mobilen Ticketing („Handyticket“) oder des zahlungsmittelfreien Bezahlens über Mobiltelefone (Mobile Payment) ergeben. Es ist davon auszugehen, dass die hierzu im In- und Ausland angestoßenen Entwicklungen mittelfristig einen Durchbruch erreichen. Für den VBB ist – nach dem Produktivstart des Elektronischen Tickets „VBB-fahrCard“ für Zeitkartenkunden Anfang 2013 – die Einführung eines „Handytickets“ in Vorbereitung.

V.7 Schlussfolgerungen für den NVP 2014-2018

Der im vorangegangenen erfolgte Ausblick in Verbindung mit den in den Kapiteln 2 bis 4 dargestellten Entwicklungen der letzten Jahren lassen darauf schließen, dass der ÖPNV in Berlin weiter an Bedeutung gewinnen wird und mit Nachfragezuwächsen zu rechnen hat.

Bevölkerungs-, Wirtschafts-, Flächen- sowie soziale und technische Entwicklung überlagern sich dabei und sorgen dafür, dass die Aussichten für den ÖPNV dynamisch und vielfältig sind. Nicht jeder Trend wird sich lokal gleichermaßen niederschlagen, entsprechend werden auch die Anforderungen konkret vor Ort teilweise divergieren (z. B. in Bezug auf das Nebeneinander von Alterung einerseits und Zuzug bzw. Zunahme jüngerer Altersgruppen andererseits).

Für die ÖPNV-Planung der nächsten Jahre ist in diesem Zusammenhang vor allem wichtig: Berlin ist eine wachsende Stadt. Die steigenden Bevölkerungszahlen in der Stadt ebenso wie im an Berlin grenzenden Brandenburger Umland wirken nachfragesteigernd und führen auch dazu, dass sich die Beziehungen zwischen Stadt und Umland weiter intensivieren. Das Bevölkerungswachstum ist weit überwiegend Ergebnis von Zuwanderungen. Häufig sind es junge Menschen, die nach Berlin zuziehen. Diese neue Generation von Berliner/innen bringt ein anderes Mobilitätsverhalten mit in die Stadt. Die Statistik zeigt, dass gerade in Kernstädten wie Berlin die Autonutzung rückläufig ist.³¹ Vor allem junge Leute verzichten gern auf das eigene Auto und nutzen verstärkt den Umweltverbund. Diese Veränderungen im Mobilitätsverhalten entsprechen den verkehrspolitischen Zielen des Landes, nach denen der Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, weiter gesteigert werden soll. Wenn die ver-

³⁰ Die Open Knowledge Foundation Deutschland e.V. ist ein gemeinnütziger Verein in Berlin, der sich für die Verbreitung von freiem und offen zugänglichem Wissen in der Gesellschaft einsetzt. Siehe <http://okfn.de/about/>

³¹ vgl. z. B.: infas, DLR i.A. des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Bonn, Berlin 2010.

kehrspolitischen Ziele des Landes (als Modal Split-Ziele im StEP Verkehr operationalisiert) erreicht werden und eine wachsende Bevölkerung häufiger Busse und Bahnen nutzt, so lässt sich daraus überschlägig bereits der erste Beleg für die wachsende Nachfrage ableiten: Demnach wird bis 2020 die Zahl der mit dem ÖPNV abgewickelten Wege im Vergleich zu 2011 um etwa 90 Mio. Wege pro Jahr ansteigen.

Einer der wichtigsten Gründe für die Zuwanderung nach Berlin ist sicherlich, dass Menschen von überall her mit dem Leben in der Stadt gute Arbeitsplätze und damit die Möglichkeit für den wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg verbinden. Das Land Berlin tut viel dafür, um die Erstarkung des Wirtschaftsstandorts weiter voran zu treiben. Flächenpotenziale, um neue Standorte für Wohnen und Arbeiten zu schaffen bzw. bestehende Standorte weiter zu entwickeln, sind ausreichend vorhanden. Doch um eine zur Verfügung stehende Fläche in einen attraktiven Standort zu verwandeln, wird ein hochwertiges ÖPNV-Angebot benötigt.

Als Wohn- wie als Wirtschaftsstandort sind insbesondere innerstädtische, integrierte Lagen attraktiv. Ob Wohnen oder Arbeiten: Für eine Weiterentwicklung der Nutzungen werden auch der Innenstadt ÖPNV-Angebote in einer Leistungsfähigkeit und Qualität benötigt, die dort im Moment nicht überall gegeben sind. Wenn plötzlich mehr Menschen an einem Ort leben, so müssen mehr Fahrten im dichteren Takt angeboten werden, es werden direktere Verbindungen gebraucht, Verkehre müssen teilweise neu eingerichtet, (Bus-)Linien umgelegt werden. Und wenn neue Arbeitsplätze entstehen, müssen die Beschäftigten diese gut erreichen können – unabhängig davon, ob sie in einem festen Arbeitsverhältnis täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr tätig sind, als Freiberufler öfter die Nacht oder das Wochenende durcharbeiten, oder im Schichtdienst außerhalb der Hauptverkehrszeiten von und zu ihren Arbeitsplatz fahren müssen. Der Bus übernimmt eine wichtige Rolle bei der Anbindung neuer Standorte, da die Angebotsgestaltung hier am flexibelsten möglich ist und eine Anpassung der Infrastruktur für schienengebundene Verkehrsmittel nur mittelfristig möglich ist und einen erheblich höheren finanziellen Aufwand erfordert.

Fasst man all diese Entwicklungen – Bevölkerungszunahme, Mobilitätstrends, Wachstum der Arbeitsplätze, Entwicklung neuer Standorte und Flächen sowie ein zusätzlicher Erschließungsbedarf aufgrund der Alterung Berlins (die durch das Bevölkerungswachstum nicht ausgeglichen wird) – zusammen, so lässt sich bis 2018 eine Nachfragesteigerung von fast 10 % erwarten. Um dieser Mehrnachfrage zu ermöglichen bzw. zu bewältigen, müssen neue Angebote geschaffen bzw. bestehende verbessert und verdichtet werden.

Im Zusammenhang mit der dargestellten Nachfragesteigerung muss auch das Thema „Kennzeichnung des Tarifgebietes“ immer wieder in den Fokus gerückt werden. Jüngste Marktforschungen belegen, dass noch immer ein Großteil der ÖPNV-Kunden nicht weiß, dass alle Verkehrsmittel mit einem Fahrausweis genutzt werden können. Dieser Erkenntnis muss – auch vor dem Hintergrund des massiven Zuzugs nach Berlin – durch die Kennzeichnung der Verkehrsmittel, Vertriebstchnik und der Haltestellen/Bahnhöfe gemäß den Vorgaben des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg Rechnung getragen werden.

Der Leistungsaufwuchs bei der S-Bahn sowie bei den Regionalverkehren, der sich u. a. aus der Flughafenbindung bzw. für Verkehre infolge von Infrastrukturmaßnahmen (S21, Bahnhof Ostkreuz etc.) ergibt, ist bereits weitestgehend vertraglich abgesichert, wenngleich hier noch Verschiebungen möglich sind. Anders verhält es sich bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Hier ist das zur Verfügung stehende Leistungsvolumen auf Grundlage des Verkehrsvertrags zwischen dem Land und der BVG nach oben hin begrenzt. Das bedeutet konkret: Wenn an einer Stelle im Netz Angebote neu geschaffen oder verbessert werden sollen, so müssen diese Verbesserungen über Kürzungen an anderer Stelle gegenfinanziert werden. Dieses im Verkehrsvertrag angelegte Prinzip der Umbestellung ist mehrfach erfolgreich praktiziert worden. So wurde beispielsweise die Verdichtung des U-Bahntaktes am Wochenende über die Reduzierung nicht nachgefragter Busleistungen (im Frühverkehr, in Industriegebieten etc.) gegenfinanziert. Mittlerweile sind die Potenziale für Kürzungen jedoch bereits fast vollständig ausgeschöpft, nur noch maximal 1-2 Prozent der Mehrnachfrage lässt sich dar-

über abdecken. Weitere Kürzungen (v. a. außerhalb des S-Bahn-Rings) würden dazu führen, dass die Standards, mit welchem das Land Berlin die Daseinsvorsorge im ÖPNV sichert, unterschritten werden müssten.

Die bereits gestiegene und weiter steigende Nachfrage im ÖPNV erfordert also ein Aufwachsen des Leistungsvolumens. Ersten Annäherungen zufolge liegt dieser Leistungsmehrbedarf bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus bei gut 4 %. Dies entspricht einem Leistungsaufwuchs von ca. 5,2 Mio. Nutzwagenkm bzw. Nutzzugkm pro Jahr zusätzlich zu den derzeitigen Leistungsvorgaben des Verkehrsvertrags

Gelingt es nicht, diesen vergleichsweise moderaten Leistungsaufwuchs zu erzielen, wird sich die Nutzbarkeit und Qualität des ÖPNV-Angebots in der Stadt voraussichtlich für alle Berliner/innen verschlechtern. Busse und Bahnen werden öfter überfüllt sein, häufiger können Fahrgäste an den Haltestellen nicht mitgenommen werden. Für immer mehr Menschen, darunter immer mehr alte Menschen, werden die Wege zur Haltestelle ebenso wie die Wartezeiten länger. Neu entwickelte Wohngebiete und Arbeitsplatzstandorte können nicht ohne weiteres an den ÖPNV angebunden werden, die Standortqualitäten werden so eingeschränkt. Sehr wahrscheinlich werden Fahrgäste, denen Alternativen zur Verfügung stehen, in der Folge dem ÖPNV den Rücken kehren. Einige werden wohl auf das Fahrrad umsteigen, viele jedoch sicherlich auf das Auto. Dies stellt die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Landes mehr als in Frage, und auch die Umweltziele könnten dadurch verfehlt werden.

Im Rahmen der Fortschreibung bzw. der späteren Umsetzung des Nahverkehrsplans 2014-2018 muss daher für alle Verkehrsmittel intensiv geprüft werden, welche Leistungsvolumina benötigt werden, in welchem Umfang diese noch aus dem bestehenden System selbst heraus frei gemacht werden können und inwieweit die Standards der NVP noch Anpassungen oder Änderungen ermöglichen oder aber vor dem Hintergrund von Nutzen und Aufwand selbst hinterfragt werden müssen.