

Protokoll „Forum Nahverkehr Berlin“

Fortschreibung Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023

19. Juni 2017, 15:00 - 19:00 Uhr

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK);
Württembergische Straße 6, Raum 101

Das vorliegende Protokoll fasst die in den Arbeitsgruppen getätigten Redebeiträge zusammen.

Diskussion in Arbeitsgruppe 1: Fahrgastaspekte im Nahverkehrsplan

Welche Schwerpunkte muss der NVP kurz- bis mittelfristig setzen?

- › Im NVP sollen Standards für die unternehmensübergreifende Fahrgastinformation definiert werden. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche der ÖPNV-Nutzenden sind Informationen über verschiedene Medien, wie bspw. ortsfeste Aushänge oder Apps, bereitzustellen. Für die Fahrgäste sind Transparenz und Verlässlichkeit zwingende Gebote für die ÖPNV-Nutzung, z. B. in Bezug auf die Störungsdauer von Aufzügen. Im Sinne der Barrierefreiheit ist vor allem das Zwei-Sinne-Prinzip zu stärken und bei der Erarbeitung von Informationskonzepten zwingend zu beachten.
- › Darüber hinaus ist im NVP eine Bedarfsprognose für die Mitnahme von Rollstühlen in Bussen und Bahnen anzustellen, um für eine ausreichende Dimensionierung der entsprechenden Flächen in den Fahrzeugen zu sorgen.

Welche Maßnahmen und Prüfaufträge könnten dafür im Plan verankert werden?

- › Die Fahrzeugkapazitäten (größere Busse und Bahnen) sind an die gestiegene Nachfrage in der wachsenden Stadt anzupassen. Insbesondere für Rollstuhlnutzende und weitere Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen sind ausreichend dimensionierte Flächen in den Fahrzeugen vorzuhalten.
- › Die Datengrundlage für die Mitnahme von Rollstühlen im ÖPNV ist haltestellen- und linienscharf zu erheben.
- › Der Beseitigung von Aufzugsstörungen ist durch die verbindliche Vorgabe von maximalen Stillstandszeiten eine höhere Priorität beizumessen. Darüber hinaus sind von den unterschiedlichen Verkehrsunternehmen Ansprechpartner bei Aufzugsstörungen zu benennen.
- › Das Land sollte eine konkrete Zielsetzung für die Anzahl barrierefrei umzurüstender Haltestellen für die Laufzeit des NVP benennen.

Center Nahverkehr Berlin (CNB) GbR

Bernburger Straße 27 · 10963 Berlin · fon (030) 319 89 15 - 40 · fax (030) 319 89 15 - 41
mail info@cnb-online.de · web www.cnb-online.de

Leitung: Dr. jur. Jan Werner

- Für die zügigere Umsetzung der barrierefreien Umrüstung von Bushaltestellen ist die Einführung einer „Buskap-AG“ zu prüfen. Für die konkrete Umrüstung der Bushaltestellen sollte das „Kassler Sonderbord +“ angewendet werden. Zur Vermeidung von Konflikten zwischen ÖPNV-Nutzenden und Radfahrenden an Haltestellen ist eine klare infrastruktureitige Trennung von Haltestellenflächen und Radfahrstreifen sicherzustellen. Zudem sollte in diesem Punkt für eine bessere Aufklärung der Verkehrsteilnehmer gesorgt werden.
- Bei Doppelhaltestellen sind verbindliche Abfahrtspunkte zu definieren, für deren Bedienung nötigenfalls auch ein Mehrfachhalt vollzogen werden muss.
- Insbesondere zur Vermeidung von Verfrühungen von ÖPNV-Fahrzeugen sind die gegenwärtigen Verfrühungs- und Verspätungsintervalle zu überprüfen und anzupassen.
- Auf Bahnhöfen ist die Einrichtung von sanitären Anlagen zu prüfen.
- Bei der Vermarktung von Angeboten oder der Aufklärung von Regeln (Rollstühle und Kinderwagen haben gegenüber Fahrrädern Vorrang) könnten Kurzfilme Anwendung finden.

Gibt es Beispiele aus anderen Städten, an denen sich Berlin orientieren könnte?

- Sicherstellung von Mehrfachhalten an Doppelhaltestellen (Kassel)

Diskussion in Arbeitsgruppe 2: Angebotskonzeption U-Bahn, Straßenbahn; Bus

Welche Schwerpunkte muss der NVP kurz- bis mittelfristig setzen?

- In zentral gelegenen Bedienungsgebieten ist der Fokus auf den Einsatz größerer Fahrzeuge (d.h. längerer Straßenbahnen, Busse und U-Bahnen) zu legen. Die daraus entstehenden Umweltauswirkungen (insb. Lärm- und Schadstoffemissionen) sind jeweils abzuwägen. Taktverdichtungen werden hier als nachrangig angesehen.
- Ansonsten sind - insbesondere in peripher gelegenen Bedienungsgebieten - Taktverdichtungen zu realisieren.

Welche Maßnahmen und Prüfaufträge könnten dafür im Plan verankert werden?

Es werden folgende Prüfaufträge vorgeschlagen:

- Einbau zusätzlicher Zwischenendhaltestellen und Havariekurven im Straßenbahn- und U-Bahn-Netz zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität
- Einführung der Hauptverkehrszeit (HVZ) auch an Wochenenden (als Konsequenz aus verändertem Verkehrsverhalten und erhöhter Nachfrage)
- Einschätzung und Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung von Verfrühungen (z. B. Anpassungen an Lichtsignalanlagen)
- Einführung von Intervallfahrplänen für Linien mit hoher Taktdichte (zu klären: Einführung ab welchem Takt?)
- Detailuntersuchung zu Umsteigebeziehungen und baulichem Veränderungsbedarf
- Verstärkte Verwendung von separaten Bahnkörpern für Straßenbahn-Neubauvorhaben

- › Klarere Verortung von Mehrzweckbereichen in U-Bahnen und Straßenbahnen
- › Detailuntersuchung zu Fahrgastwechselzeiten
- › Grobkonzept zu Schnellbuskonzepten (Haltestellenauslassungen) im Außenbereich
- › Einführung eines Nachtbuskonzeptes für S-Bahn-Strecken (an Tagen ohne durchgängigen S-Bahn-Nachtverkehr)
- › Verbesserung der Anbindung von Einkaufszentren
- › Weiterer Ausbau von separaten Bussonderfahrstreifen

Gibt es Beispiele aus anderen Städten, an denen sich Berlin orientieren könnte?

- › Basel (zu grenzüberschreitenden Verkehren)
- › Zürich (generelles Vorgehen in der Nahverkehrsplanung)
- › Eberswalde (Einsatz O-Bus)
- › Wien (hohe Taktichte, organisatorischer Rahmen)

Diskussion in Arbeitsgruppe 3: Angebotskonzeption S-Bahn und Regionalverkehr

Allgemeine Anmerkung vorab: Die Diskussion wurde sehr stark durch Redebeiträge zu ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen geprägt. Diese sind kein originäres Thema des NVP, sondern dem Stadtentwicklungsplan (StEP Verkehr) zuzuordnen.

Welche Schwerpunkte muss der NVP kurz- bis mittelfristig setzen?

- › Formulierung eines Zielnetzes, an dem sich die Planung langfristig orientieren kann (und soll).
- › Eindeutige Positionierungen im NVP zu: Linienführungen, Angebotsplanung (Angebotsniveau), Infrastrukturentwicklung, Reisezeit sowie zur Kosteneffizienz hinsichtlich Verkehrsverlagerungen (nicht nur bei Angebotsmaßnahmen, sondern auch bei Infrastrukturausbau) und zu den erzielbaren Fahrgastzuwächsen
- › Ausschreibungen sind dynamischer zu gestalten, damit während der Vertragslaufzeiten auf Nachfragesteigerungen kurzfristig reagiert werden kann
- › Stärkung von S-Bahn-Knoten statt Trassenumfahrung (Beispiel: Wannsee)

Welche Maßnahmen und Prüfaufträge könnten dafür im Plan verankert werden?

- › Reaktion bei größeren Bauprojekten (bspw. Taktverdichtung)
- › Verbesserung der Anbindung von Randgebieten bspw. über Taktverdichtung, insb. in den Abendstunden.
- › Vorhandene Strecken besser nutzen, bspw. Anbindung aus Süd-West über bestehendes Güterverkehrsnetz; 10-min-Takt Ostkreuz-Warschauer Str.-Treptower Park; N-S-Regionalgleise Gesundbrunnen/Spandau – Lichterfelde Ost zur Erreichung eines 15-min-Taktes lange vor S21; 15-min-Takt am östlichen Außenring durch RB-Linienüberlagerung; kein BER-Shuttle, sondern verschiedene Linien (netzartige Anbindung).

- Prüfungsbedarf wird auch zur Wirkung eines Express-S-Bahn-Netzes gesehen sowie hinsichtlich der erforderlichen Änderungen im Bestandsnetz und der Erfordernis und Wirkung von Querverbindungen.
- Modellbeispiel: Nahverkehrskonzept Spandau-Havelland mit Deutschlandtakt, maximale Verlagerung MIV zu ÖV, TRAM-Inselnetz etc.
- Weitere *Infrastrukturmaßnahmen/-prüfbedarfe*: Ausbau 2-gleisige S-Bahn-Strecken; Wiederaufbau von stillgelegten S-Bahn-Strecken; Einbindung Heidekrautbahn nach Berlin Gesundbrunnen Stammstrecke / Karower Kreuz; Barrierefreier Umstieg von U7 auf S25 in Yorckstr.
- Es wurde auch ein SPNV-fremder Prüfbedarf genannt: Optimierung *Busverkehre* (bspw. in Spandau).

Gibt es Beispiele aus anderen Städten, an denen sich Berlin orientieren könnte?

- Paris (Express-S-Bahn)
- Karlsruhe (NVP für die Hauptstadtregion <=> erweiterter Fokus auf länderübergreifende Planung und Verkehr)