

3. Forum Nahverkehr Berlin am 15. 9. 2014

Impulsreferat (Stichworte): **Der ÖPNV Berlin – für die Zukunft gut genug gerüstet?**

Dr. Friedemann Kunst

Es gilt das gesprochene Wort

1) Der Rahmen: Übergeordnete stadt-/verkehrspolitische Ziele, Treiber (Erinnerung)

- Mobilitätssicherung (Personen, Güter) als Grundlage für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, für wirtschaftliche Entwicklung; alle Teile der Bevölkerung, alle Lebensphasen
- Höhere Qualität im Lebensraum Stadt (Entlastung von Lärm, schlechter Luft, Unfällen; höhere Aufenthaltsqualität, Sicherheit)
- Vorbereitung auf „postfossile Mobilität“; Klimaschutzverpflichtung

Abgeleitet aus vorgenannten Zielen: Veränderung modal split zugunsten ÖPNV, NMV („mehr Mobilität, weniger Verkehr“; weniger Automobilabhängigkeit)

- Treiber IKT (Verhaltensänderungen) in Verbindung mit weiteren Trends, die Mobilitätsverhalten v.a. jüngerer Menschen verändern, z.B. „Ökonomie des Teilens“ (carsharing als Baustein des Umweltverbands 2.0?), Abkehr vom Statussymbol Auto (rückläufiger Führerschein- und Pkw-Besitz in jüngeren Alterskohorten)
- Haushaltskonsolidierung, „Bremsen“ oder Treiber? (Notwendigkeit der Hebung von Effizienzpotentialen)

2) Absehbare Entwicklungsdynamik und Fragen zum ÖPNV

Wachstum (Bevölkerung, Wirtschaft, Tourismus): komplexe Dynamik mit Komponenten

- Zuwanderung (Menge und Verteilung, d.h. Zuwanderer haben häufig eher Innenstadt zum Ziel, setzen dann ihrerseits Prozesse der Binnenwanderung in Kraft)
- soziale Ausdifferenzierung/Segregation,
- altersstrukturelle Entwicklung
 - Wechselwirkungen zwischen Wirtschaft und Bevölkerung
 - Wirtschaftswachstum in traditionellen und neuen Branchen: Veränderte Verkehrsnachfrage als abgeleitete Größe veränderter Arbeitsstile (-zeiten, -orte)?

Komplexe Wechselbeziehungen – sind diese schon in Gänze verstanden und beschreibbar? Größenordnung und räumliche wie zeitliche Verteilung des zu bedienenden Nachfragewachstums, wenn zugleich modal-split-Ziel erreicht werden soll?

O Genügt politisch diskutierte/ haushaltsplanerisch vorbereitete Angebotsausweitung, um Wachstumspotentiale zu erschließen und modal-split-ziel zu erreichen?

- Orte des Nachfragewachstums, Orte der Stagnation und des Schrumpfens? (sowie auch: Nebeneinander von Stagnation und Schrumpfung)
- Entwicklung der Distanzen (alltägliche Mobilität)? Gelingt verkehrssparsames Wachsen?

Zunehmende regionale Verflechtung (Wohnen-Arbeiten-Freizeit):

- Welche Verteilung des Wachstums auf Berlin und Umland?
- Verkehrs-Nachfragewachstum, ggf. Rückgänge auf welchen Verkehrsrelationen?
- Möglichkeiten zur Stärkung intermodalen Verkehrs? Problem der Flächenerschließung mit dem ÖPNV; Verknüpfungspunkte

Soziale Stadtentwicklung:

- spezieller Blick auf die Stadtbevölkerung im unteren Drittel der Einkommenspyramide angesichts wahrscheinlich zunehmender Polarisierung der Einkommen und damit der Handlungsmöglichkeiten; Überlagerung mit demographischen und Gender-Aspekten; weitere soziale = weitere räumliche Polarisierung?
- welche Veränderungen der räumlichen Konzentration einkommensschwacher, älterer ... Bevölkerung? Zunehmende Verdrängung an Randlagen?
- Welche Kompensationsstrategien zur Sicherung der Mobilität? Welche Bedeutung hat ÖPNV?

Teilhabe an Entscheidungen, Mitwirkungskultur: Grundlegende Probleme:

Infrastrukturplanung (Betroffene ungleich Begünstigte, Beteiligung aus negativer Betroffenheit am Ende vorlaufender langer Entscheidungsprozesse, Artikulationsfähigkeit abhängig von sozialer Lage, Stellung), Angebotsplanung (Verteilung knapper Mittel: Kriterien, Glaubwürdigkeit)

- Effiziente Ansätze zur Verbreitung grundlegender Information zum ÖPNV (Kosten, Finanzierung, Entscheidungskriterien Angebotsplanung...)?
- Was ist zu tun, um projektbegleitende „Mitwirkungskultur“ zu etablieren?
- Wie kann über Verteilungsfragen/Entscheidungskriterien besser informiert, ggf. Mitwirkung organisiert werden?
- Wie ist „Beteiligungsgerechtigkeit“ zu sichern?
- Umgang mit Ergebnissen von Beteiligungsprozessen. Welche Erwartungen werden geschürt, wie können diese überhaupt eingelöst werden?
- Wie kann Glaubwürdigkeit, Vertrauen in verwaltungsseitige Expertise gewonnen werden?

3) Stärken und Schwächen Berlins (im Großstadtvergleich)

(trotz Unschärfen infolge Ermittlung der Kennwerte aufschlussreich)

- Hohe Erschließungsstandards/hohe Haltestellenerreichbarkeit, engmaschiges ÖPNV-Netz (aber hohe Reiseweiten)

- Hohe Qualitätsstandards bei Bedienung (i.d. Regel noch ausreichende Kapazität; Taktfrequenz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Barrierefreiheit etc.)

aber

- Im Großstadtvergleich relativ wenige Fahrgastfahrten/Einwohner (Wien doppelt so hoch)
- beschränkter Fahrgastzuwachs/schlechtere Erschließung wachsender Nachfragepotentiale (Hamburg deutlich besser, Berlin unter VdV Durchschnittswert)
- kaufkraftbereinigte Fahrpreise im oberen Drittel der vergleichbarer Städte (Abo-Preise)

Fazit: Angebot gut, aber ausreichende Hinweise, um über den heutigen Zustand des Berliner ÖPNV nicht nur zufrieden zu sein

4) „Anstöße“, über Verbesserungsmöglichkeiten (soziale, organisatorische, technische Innovationen) nachzudenken

(Hintergrund: o.g. Ziele und aktuelle Entwicklungsdynamik)

(Anmerkung: Wissen um Begrenztheit der Personal- und Finanzressourcen darf Nachdenken nicht von vorneherein verhindern, und: mittel- und längerfristige Änderungen erfordern rechtzeitige Vorbereitungen!)

- **Bessere Potentialausschöpfung** durch
 - Angebotsausweitung
 - Aber: Welche Engpässe sind bei Infrastruktur und kurz-mittelfristig bei Fahrzeugen zu erwarten? Können fehlende Schienenfahrzeuge zum limitierenden Element werden?
 - erweitertes Marketing (z.B. Neubürger-Focus)
 - Experiment mit Tarifierungen (Beispiel Wien)
- **weitere Attraktivitätssteigerung** durch Qualitätsverbesserung durch
 - Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraumes zugunsten des ÖPNV und Verbesserung der Bus-Bevorrechtigung (Bewältigung von Konkurrenzen im Umweltverbund!),
 - Kapazitätserweiterung (Taktverdichtung) durch Automatisierung Fahrbetrieb (technische Innovation)
 - Angebotsverbesserungen auf Tangentialstrecken ? (Schnellbusse)
 - Optimierung seniorengerechter direkter Fahrbeziehungen (Verringerung Umsteigehäufigkeit) (sozialorientierte Innovation)
 - Weitere Produktdifferenzierung, z.B. schnelle direkte Verbindungen (ggf. mit zusätzlichen Services wie W-Lan, Kaffee) für Pendler; spezielle Quelle-Ziel-Bedienungen (Freizeitbusse, Einkaufsbusse) (ggf. Experimente)
- **Stärkung intermodaler Verkehre** durch
 - Verbesserung der Verknüpfungspunkte (sowohl innerhalb der Stadt als auch im Umland), Beispiel HVV Hamburg: switchh-Experiment

- Voll integrierte Angebote (ÖPNV, Öff. Fahrräder, Car-Sharing, Taxi): Information, Tarifierung, Abrechnung) (technische und organisatorische Innovation)
- **Einstieg in Mitwirkungskultur durch**
 - Offensive Information über stadträumlich unterschiedliche ÖPNV-Erschließungsqualitäten und Mobilitätskosten
 - Experiment mit „Bürgerexperten“ zur Bearbeitung einer angebotsstrategischen Fragestellung (inclusive „Schulung“) (soziale Innovation)
 - Stärkere Nutzung der Möglichkeiten des Internets (in Berlin gute Erfahrungen z.B. mit Plattform zu Radabstiegeunfälle; andere Städte nutzen online-Plattformen auch erfolgreich für Bürgerbeteiligung an ÖPNV-Planung)