

Protokoll

Forum Nahverkehr Berlin

Zwischenbilanz Umsetzung Nahverkehrsplan 2014-2018

19. Januar 2016, 15:00 - 19:00 Uhr

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt;
Württembergische Straße 6, Raum 101

Das vorliegende Protokoll fasst die Rückfragen und Diskussionen thematisch gegliedert zusammen und unterscheidet dabei jeweils nach

- Fragen bzw. Hinweisen
 - Antworten bzw. Erläuterungen.

Mit Sternchen(*) gekennzeichnete Beiträge stehen als Dateien unter www.cnb-online.de zum Download bereit.

Begrüßung und Einführung*

Christian Gaebler, Staatssekretär für Verkehr und Umwelt

Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 - 2030

Elke Plate, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Prognose veröffentlicht unter:

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/>

- Wurden bei der vorgestellten Prognose der aktuellen Bevölkerungsentwicklung auch Flüchtlingsströme sowie Verflechtungen mit dem Land Brandenburg berücksichtigt?
 - Das Land Brandenburg hat eine eigene Bevölkerungsprognose erstellt. Diese ist auf der Webseite des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg einsehbar. Die Wanderungsannahmen für den Stadt-Umland-Bereich sind zwischen den beiden Bundesländern abgestimmt.
 - Die Flüchtlingsentwicklung wurde in Szenarien betrachtet, die zusätzlich zu den Varianten und Ergebnissen der Bevölkerungsprognose ermittelt wurden.

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

CNB arbeitet im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin.

- Es ist überraschend, dass in der Prognose die Grenze der Altersgruppe der Erwerbstätigen weiterhin bei 65 Jahren liegt. Wieso ist die Altersgrenze der Erwerbstätigen nicht entsprechend den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen (Steigerung des Renteneintrittsalters auf 67 Jahre) angepasst worden?
 - Die Praxis zeigt, dass sich durch die Erhöhung des gesetzlichen Renteneintrittsalter wenig am tatsächlichen Renteneintrittsalter verändert hat. Nach Fertigstellung der Prognose werden die Ergebnisse differenziert nach 100 Altersjahren veröffentlicht werden, so dass mit ihnen jede gewünschte Klassierung für individuelle Untersuchungszwecke gebildet werden kann.

Zwischenstand Umsetzung NVP 2014-2018: Entwicklung des Verkehrsangebots und Zwischenbilanz Qualitätsentwicklung*

Thomas Deutschmann und Heiko Krause, Center Nahverkehr Berlin

- Wie sieht der Zeitplan zur Umsetzung der Barrierefreiheit an allen Haltestellen im Oberflächenverkehr, insbesondere an den Straßenbahnhaltestellen aus?
 - Die Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen kann nur schrittweise erfolgen. Bei mehr als 6.000 Haltestellen Bus und Straßenbahn ist dies eine langfristige Aufgabe. Erste Umrüstungen von Haltestellen im Bestand zur Verbesserung des Zusammenspiels zwischen Fahrzeug und Infrastruktur sollen so bald wie möglich erfolgen, allerdings muss eine Priorisierung der Maßnahmen stattfinden. Die Prioritätensetzung erfolgt dabei in Abstimmungen mit den Interessensverbänden.
 - Bei der Straßenbahn ist mit der vollständigen Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Niederflurfahrzeuge bis 2017 ein wichtiger Schritt zur Barrierefreiheit gegeben. Mittels Klapprampe ist der barrierefreie Ein- und Ausstieg dann an allen Haltestellen möglich.
- In welcher Größenordnung wurden Gebrauchtbusse eingekauft und welche Rolle spielte die Barrierefreiheit bei der Beschaffungsentscheidung?
 - Es wurden 15 Gebrauchtbusse bei einer Gesamtflotte von 1.200 Bussen beschafft. Bei allen handelt es sich um Niederflurbusse mit Klapprampen, die Anforderungen an die Barrierefreiheit wurden damit berücksichtigt.
- Wie kann von einer Störmeldung bei Aufzügen in Echtzeit gesprochen werden, wenn nach derzeitigem Stand insbesondere bei der S-Bahn eine Echtzeitinformation aus technischen Gründen ausgeschlossen ist?
 - Bei der S-Bahn erfolgt die Erfassung und Meldung der Aufzugsituation tatsächlich nicht stunden-, sondern tagesscharf. Die Daten werden ein Mal pro Tag aufgenommen und gemeldet. Dadurch kann es vorkommen, dass je nach Zeitpunkt des Auftretens einer Störung die entsprechende Meldung mit einigen Stunden Verzögerung erfolgt. Spätestens am Folgetag ist die Information aktualisiert. Gleiches gilt auch für die Meldung über die Funktionstüchtigkeit, nach erfolgter Reparatur.

- Wann wird als Messgröße für die Pünktlichkeit eine 100%-ige Fahrplanerfüllung eingeführt?
 - Eine Messgröße von 100% Fahrplanerfüllung würde bedeuten, dass es im Betrieb keinerlei Abweichungen oder Störungen mehr geben darf. Insbesondere beim Bus ist dies jedoch unrealistisch, da er als Verkehrsmittel im Oberflächenverkehr häufig von Entwicklungen beeinflusst wird, die nicht immer vorhersehbar oder planbar wären (Baustellen, Verkehrsaufkommen, Sperrungen etc.).
 - Im Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der BVG ist festgelegt, dass eine Fahrt pünktlich ist, wenn diese zwischen 90 Sekunden vor und 210 Sekunden nach fahrplanmäßiger Abfahrt stattfindet, wobei insbesondere bei der Vorgabe für die Verfrühung eine Toleranz wegen technischer Unschärfe bei der Anmeldung der Fahrzeuge an der Haltestelle enthalten ist. Wenn Verfrühungen auch beim Bus generell als unpünktlich gewertet werden sollten, dann müssten vorher umfassende Voraussetzungen für einen stabilen, störungsfreien Betrieb geschaffen werden. Dazu gehören vor allem verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie die Ausweitung der ÖPNV-Beschleunigung. Dies ist derzeit aber nicht in dem erforderlichen Maße realisierbar.
 - Bei der S-Bahn werden Verfrühungen bereits als unpünktlich gewertet und sollen grundsätzlich vermieden werden.

- Inwieweit sind Maßnahmen zur Ausweitung von Busspuren geplant?
 - Die Ausweitung von Busspuren ist ein aktuelles Thema und wird dort, wo der Straßenraum geeignet ist, als Beschleunigungsmaßnahme geprüft. Auf Grund der stark ausgeprägten Konkurrenzsituation für die Nutzung des Straßenraums ist eine Umsetzung oft schwierig und muss im Einzelfall beurteilt werden.

NVP- Umsetzung: Die Unternehmenssicht*

Klaus Emmerich, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

- Die Linie M27 ist doch ein Paradebeispiel dafür, dass man an diesem Streckenverlauf eigentlich eine U-Bahn-Linie braucht.
 - Der BVG sind keine Pläne für eine entsprechende Ausweitung des bestehenden U-Bahnnetzes bekannt.

- Wie hoch sind erforderlichen Investition zur Beschleunigung von bspw. den 15 kritischsten Linien?
 - Zu den Kosten sind keine pauschalen Aussagen möglich. Hierfür ist eine linienweise Prüfung und Umsetzung erforderlich. Die Erfahrung hat zudem deutlich gezeigt, dass globale Beschleunigungsmaßnahmen nicht sinnvoll sind.

Ausblick auf die weitere NVP-Umsetzung*

Dr. Jan Werner, Center Nahverkehr Berlin

- keine Verständnis- oder Rückfragen -

Infrastrukturentwicklung in der wachsenden Stadt*

Dr. Sören Wustrow, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

- Wieso enthält die gezeigte Detailansicht zu den Straßenbahninfrastrukturvorhaben nicht die Straßenbahnführung bis zum Kulturforum?
 - Diese Maßnahme ist vom Baufortschritt bei der U5 abhängig. Ziel ist, direkt nach Fertigstellung der U5 mit der Umsetzung beginnen zu können. Es wird nach derzeitiger Schätzung von einer Bauzeit von ca. 3 Jahren ausgegangen. Die planerische Vorbereitung für diese Strecke läuft bereits.

Podiumsdiskussion und Fragen aus dem Publikum

- Welche Strategie wird zur Reduktion des NOx-Ausstoßes der Busse auf ein EU-akzeptables Niveau verfolgt? Beispielsweise ist die Frankfurter Allee sehr hoch belastet.
 - Die BVG befindet sich diesbezüglich in einem engen Austausch mit SenStadtUm. Es bestehen fortgeschrittene Planungen für eine Umrüstung der bestehenden Flotte, wobei verschiedene Filter in der Prüfung sind. Das von SenStadtUm finanzierte Nachrüstungsprogramm mit Filtern hat z. B. zu einem erheblichen Rückgang der Emissionen am Hardenbergplatz beigetragen.
 - Neubeschaffte Busse erfüllen die aktuellen Umweltaforderungen. Bei vielen hochbelasteten Abschnitten liegt das Problem zudem weniger bei den Bussen und der Nachrüstung der Filter, sondern eher im Kfz-Aufkommen bzw. in der Verkehrsabwicklung. Dieses gilt insbesondere auch für die Frankfurter Allee, wo nur wenige Busse verkehren und primär die Menge des motorisierten Individualverkehrs verantwortlich für die Emissionen ist.
- Inwieweit werden positive Erfahrungen anderer Großstädte, wie bspw. Wien mit einer sehr hohen Anzahl von Abos zu einem sehr niedrigen Preis, als Vorbilder genutzt?
 - Die BVG schaut selbstverständlich auch zu anderen Städten, so ist Wien durchaus ein interessantes Beispiel. Jedoch investiert die Stadt Wien viel öffentliches Geld, um ein günstiges Abo anbieten zu können. Schlussendlich handelt es sich um eine politische Entscheidung darüber, wofür öffentliche Gelder ausgegeben werden sollen: Öffentliches Geld, welches für die Subventionierung eines günstigen Abos aufgewendet wird, bedeutet im Ergebnis, dass Gelder für andere erforderliche Investitionen fehlen werden.
- Berlin ist nicht die einzige wachsende Stadt - wie werden die Erfahrungen und Lösungsansätze aus anderen Städte für die Planungen in Berlin genutzt?

- Berlin ist gut vernetzt mit anderen Städten. Es werden selbstverständlich Konzepte und Maßnahmen anderer Städte betrachtet und im Hinblick auf ihre Ideen, konzeptionellen Ansätze sowie ihre Übertragbarkeit auf Berlin bewertet. Jedoch sind Maßnahmen aus anderen Netzen und Systemen oft nicht direkt und nicht ohne weiteres übertragbar. Berlin ist in vielerlei Hinsicht eine spezielle Stadt, so dass es in der Regel nicht sinnvoll oder zielführend ist, Lösungen aus anderen Städten einfach zu kopieren.
- Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass in Berlin – im Gegensatz zu vielen anderen Metropolen – alle drei Verkehrsträger des Umweltverbundes eine wichtige Rolle bei der Begrenzung bzw. Reduzierung des Autoverkehrs haben. Dies gilt es weiterhin zu stärken. Bisher ist es gelungen, eine gegenseitige „Kannibalisierung“ der umweltfreundlichen Verkehrsarten zu vermeiden. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen einer wachsenden Stadt bleibt dies besonders wichtig.

- Entgegen den Aussagen der Vortragenden kann der Busverkehr in Berlin nicht als vollständig barrierefrei bezeichnet werden. Problematisch ist insbesondere das Fehlen von Außenansagen für Sehbehinderte. Für Sehbehinderte sind Außenansagen kein Extrawunsch, sondern eine Anforderung für eine selbstständige Verkehrsmittelnutzung. Durch die fortschreitende Alterung der Bevölkerung werden sich schwierige Situationen im Verkehr zudem verstärken. Wie sehen hierzu die konkreten Maßnahmen aus?
 - Die Diskussion zu Ansagen bzw. anderen Maßnahmen der Informationsvermittlung für Sehbehinderte läuft weiterhin. Gerade bei Außenansagen sind neben den technischen Anforderungen und Herausforderungen jedoch auch die Anliegen anderer Personengruppen zu berücksichtigen. So stehen bspw. die Interessen von Anwohnern in der Nähe von Haltestellen einer Einführung von Außenansagen am Bus entgegen, da sich hier die Belastungssituation insbesondere zu den morgen- und abendlichen Ruhezeiten deutlich von der an S- und U-Bahnstationen unterscheidet.

- Wie sieht die technische Ausstattung bei den neuen S-Bahnfahrzeugen bezüglich Barrierefreiheit aus?
 - Hierzu gab es eine sehr intensive Diskussion mit der Fahrzeugindustrie und den Behindertenverbänden. Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass für eine vollständige automatische Überbrückung des Restspaltes bei einem Verkehrsmittel mit so hoher Takt- und Stationsdichte wie die Berliner S-Bahn nach heutigem Stand der Technik keine zuverlässigen Lösungen vorhanden sind. Bei den neuen Zügen der S-Bahn wird dennoch im Vergleich zu heute eine deutlich verbesserte Ein- und Ausstiegssituation geschaffen werden. Beide Türen am Anfang und Ende eines jeden Triebzuges - hierbei handelt es sich um die Türen zu den Rollstuhlplätzen – werden mit einer automatischen Spaltverringerng ausgestattet sein. Im Bedarfsfall wird weiterhin eine vollständige Überbrückung durch den Einsatz einer manuellen Rampe möglich sein, die bei jedem Triebfahrzeugführerraum vorhanden sein wird.

- Im PBefG spielt der Taxiverkehr als Ergänzungsverkehr zum Nahverkehr eine Rolle, im NVP wird auf diesen nicht eingegangen. Wann werden Taxiverkehre auch im NVP entsprechend berücksichtigt?
 - Der NVP betrachtet Taxiverkehre unter dem Aspekt der Integration mit dem ÖPNV. Die Angebotsgestaltung im Taxiverkehr erfolgt durch die einzelnen Unternehmen bzw. durch die sie vertretenden Organisationen. Eine Linienplanung und Umsetzung seitens der Länder findet hingegen nicht statt. Daher kann der NVP auch keine Vorgaben für den Taxiverkehr formulieren.

- Die Art und Weise, wie Planung in Berlin angegangen wird, ist deutlich zu kritisieren. Es sind keine Visionen oder Gestaltungswille erkennbar. Insbesondere ist es unverständlich, dass in einer wachsenden Metropole wie Berlin keine Vorhaben zum sinnvollen Ausbau des bestehenden U-Bahn-Netzes geprüft und verfolgt werden. Durch Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur und in der Vergangenheit getätigter Investitionen, wie die für die ehemals geplante U10, könnte ggf. relativ günstig und kurzfristig ein Ausbau umgesetzt werden, um die Verkehrssituation zu entlasten und zu verbessern (bspw. Verlängerung zum Adenauer Platz; von Krumme Lanke bis Mexikoplatz). Zukunftsträchtiger Verkehr muss anders geplant werden. Die Nutzung von Bundesmitteln für den Ausbau von U-Bahn-Infrastruktur sollte ebenfalls geprüft werden.
 - Investitionsmittel sind auch auf Bundesebene begrenzt und so bedarf es einer sinnvollen Abwägung und Priorisierung von Neubauvorhaben im Schienenverkehr über die auch diskutiert werden soll. Bereits die Instandhaltung und -setzung der vorhandenen und genutzten Infrastruktur ist eine große Herausforderung. Gleiches gilt für die Erschließung der sich in Bau oder in Planung befindlichen Wohnraumflächen. Im Vergleich dazu sind Lückenschlüsse im U-Bahn-Netz nach jetziger Einschätzung nachrangig.

- Welche Rolle spielen Sicherheitsaspekte bei der Planung von Infrastrukturvorhaben?
 - Die BVG hat eine Leitstelle eigens für Fragen der Sicherheit in Stationen und Fahrzeugen. Statistiken zeigen einen deutlichen Rückgang sicherheitsrelevanter Vorfälle. Problematisch sind hingegen vor allem die Zuwege, die unabhängig vom ÖPNV existieren.
 - Allerdings werden bei allen neuen Infrastrukturvorhaben und auch bei der Gestaltung von Stationen, Vorplätzen etc., Fragen der objektiven und subjektiven Sicherheit mit betrachtet. Dies geschieht u. a. in enger Zusammenarbeit mit der Zentralstelle Prävention beim Landeskriminalamt Berlin. Die Empfehlungen bzw. die jeweiligen Abstimmungsergebnisse werden in den Diskussionen mit den Experten bei Gestaltungsentscheidungen berücksichtigt (aktuelles Beispiel: Gestaltungswettbewerb Vorplatz Bahnhof Ostkreuz).

- Gibt es konkrete Pläne für den Ausbau von Busspuren und die Einführung einer Innenstadtmaut, z. B. auch unter dem Aspekt der Förderung des Taxiverkehrs als Ergänzungsverkehr?
 - Die Ausweitung von Busspuren ist wegen der hohen Flächenkonkurrenz im Straßenraum schwierig in der Durchsetzung. Eine effektive Freihaltung und Sicherstellung der Nutzbarkeit der vorhandenen Busspuren (bspw. von Falschparkern, Lieferverkehr etc.) ist dabei ein entscheidendes Thema. Auch eine Umgestaltung der Busspuren (bspw. breiter, separat vom Fahrradverkehr etc.) muss als eine Möglichkeit betrachtet werden.
 - Für die Einführung einer Citymaut gibt es derzeit keine gesetzliche Grundlage in Deutschland, auf deren Basis Berlin die Möglichkeit hätte, in dieser Richtung tätig zu werden. Andere Instrumente zur Regulierung des innenstadtbezogenen Verkehrs wie z. B. eine weitere Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sind Gegenstand der Überlegungen des Senats.