

Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023

Werkstattbericht zum Stand der Arbeiten

Dr. Jan Werner

Forum Nahverkehr, 19.06.2017

Inhalt

1

Planungsgrundlagen

2

Ziele des Nahverkehrsplans

3

Attraktivitätsstandards

4

Qualität / Anreizsystem

5

Angebotsplanung

6

Umstieg auf alternative Antriebe

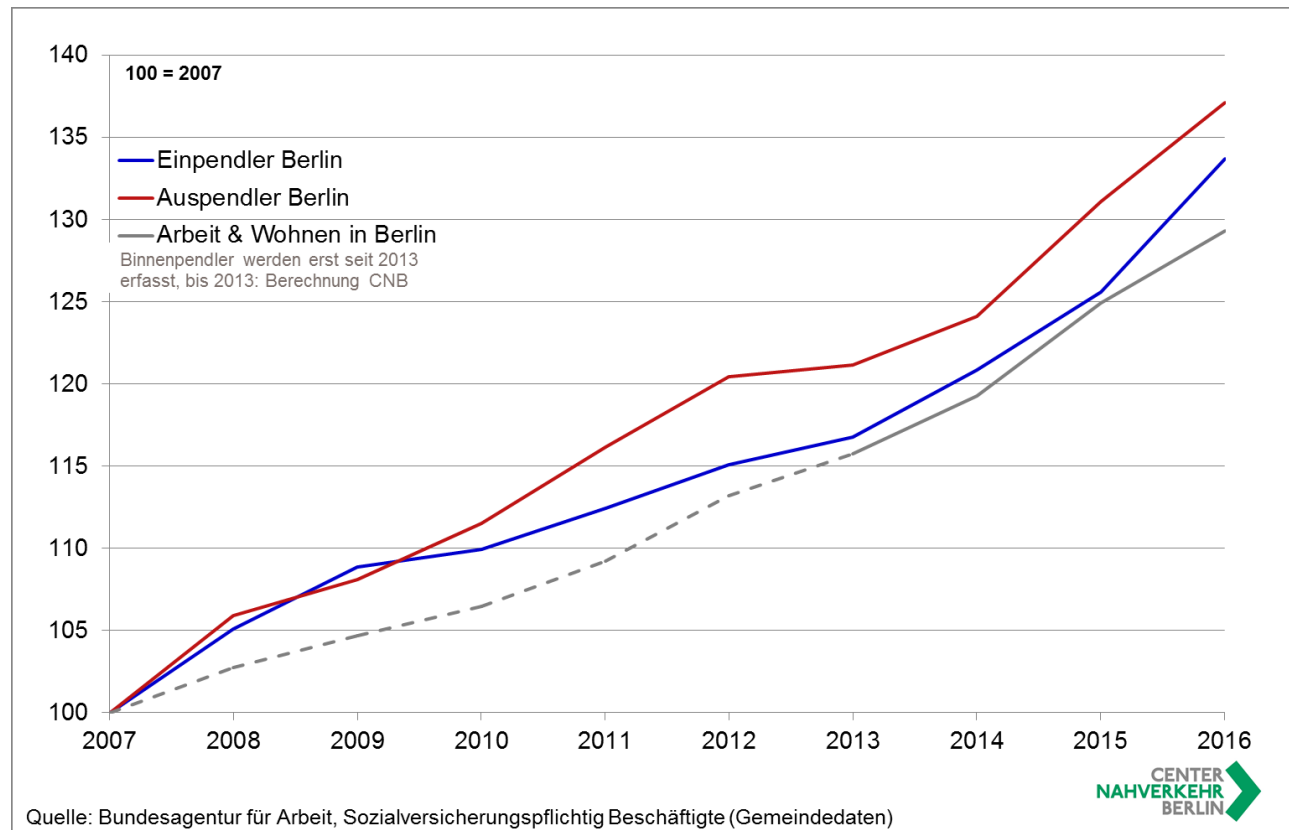
7

Ausblick

Wachsende Stadt bleibt Leitmotiv des NVP

Weitere Nachfragetreiber entfalten zusätzliche Wirkung

- Nachholeffekte (Maßnahmen, die in den Vorjahren nötig gewesen wären, jedoch insbesondere wegen fehlender Neufahrzeuge S- und U-Bahn nicht realisiert werden konnten)
- Modal-Split-Ziele und daraus abgeleitete Handlungsmaßnahmen ÖV in Bezug aufs Angebot
- sonstige Treiber der Nachfrageentwicklung, insbesondere Zunahmen im Verkehr durch Touristen, Alterung der Stadtbevölkerung, höhere Pendlerverflechtungen, etc.



Wachsende Stand verlangt mehr als Leistungsaufwuchs

Schlussfolgerung Rahmenbedingungen + Monitoring

- Engere Verknüpfung von Stadt- und ÖPNV-Angebotsentwicklung
 - Bauflächen / Wachstumsgebiete gehen als Teilgröße in Kalkulation Verkehrsleistung ein
 - kleinräumigere Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung
- Netzerweiterung und Bestandspflege
 - Neupriorisierung der Neubauvorhaben Straßenbahn
 - kleinteilige Optimierungen der Infrastruktur stärker in den Fokus nehmen
- ÖPNV-Beschleunigung
 - ÖPNV-Vorzugsnetz in Umsetzung bringen
- Qualitätssteigerung
 - Beschleunigung, Kapazität, Anreizsysteme
- Datengrundlagen für erkenntnisgesteuerte Planung
 - Gemeinsame Datennutzung und abgestimmte Schlussfolgerungen

Präferenzen der Verkehrsmittelnutzung

- Ziel: Ergänzung vorhandener Erhebung und Antwort auf die Fragen:
 - Was steht hinter der Verkehrsmittelwahl der Berlinerinnen und Berliner?
 - Wie bewerten die Fahrgäste Angebotsmaßnahmen im ÖPNV?
- Vorgehen: Zweistufige Untersuchung 2017
 - Explorative Phase: Befragung zu Hintergründen der Verkehrsmittelwahl (Mai)
 - Quantitative Phase: Bewertung von Handlungsmöglichkeiten (laufend)
- Erste vorläufige Ergebnisse:
Entscheidung zur ÖPNV-Nutzung beruht auf seinen Alleinstellungsmerkmalen
 - der Möglichkeit, die Unterwegszeit anderweitig zu nutzen,
 - der hohen zeitlichen Verfügbarkeit
 - der hohen Sicherheit vor Verkehrsunfällen
 - der vergleichsweise verlässlichen und guten Informationen über Verbindungen und Störungen

Inhalt

1

Analyse

2

Ziele des Nahverkehrsplans

3

Attraktivitätsstandards

4

Qualität / Anreizsystem

5

Grundlagen / Vorgehen Angebotsplanung

6

Umstieg auf alternative Antriebe

Ziele des Nahverkehrsplans

Zielkaskade

Übergeordnete Ziele

- Gesetzliche Ziele (ÖPNV-Gesetz/Mobilitätsgesetz/andere Fachgesetze)
- Ziele der Stadtentwicklung und Regionalplanung
- Handlungsziele des StEP Verkehr und Mobilität für den ÖPNV

Ziele für den ÖPNV

- Strategische Bewertung der zu erwartenden Ausgangsbedingungen (Umfeldbedingungen, Haushaltsmittel) und der übergeordneten Ziele
- Festlegung der Stoßrichtung der zu Zielerreichung zu realisierenden Maßnahmen (NEU – jetzt zu leistende Aufgabe)

Umsetzung der Ziele im NVP

- Spezifikation der in Umsetzung der strategischen Stoßrichtung erforderlichen Verpflichtungen, Anforderungen und Maßnahmen
- Berücksichtigung weiterer gesetzlicher Anforderungen (z.B. Barrierefreiheit)

Strategische Stoßrichtung ergibt sich aus übergreifenden Anforderungen

Anforderungen	Strategische Stoßrichtung
Modal Split Anteil des Umweltverbunds erhöhen	• Systemverlässlichkeit des ÖV herstellen
	• Standards nicht nur auf Daseinsvorsorge, sondern auf Attraktivität ausrichten
	• Kapazitäten erhöhen
	• Vorlaufende Erschließung von Baugebieten mit dem ÖV
	• Innovationen nutzbar machen
Luftreinhaltung, Lärminderung, Klimaschutz	• ÖPNV als Vorreiter der Elektromobilität etablieren – auch und gerade beim Bus
	• Stadtverträgliche Infrastruktur (Bauten und Fahrzeuge)

Inhalt

1

Analyse

2

Ziele des Nahverkehrsplans

3

Attraktivitätsstandards

4

Qualität / Anreizsystem

5

Grundlagen / Vorgehen Angebotsplanung

6

Umstieg auf alternative Antriebe

7

Ausblick

- Bisherige Qualitätsstandards sichern die Daseinsvorsorge ab:
 - Sicherstellung eines ausreichenden ÖV-Angebots für alle Berliner
 - Sind nur als Definition einer Untergrenze zu verstehen
 - Das tatsächlich bestellte Angebot durch das Land ist oft deutlich besser:

Kriterium	Soll NVP	Ist-Angebot
Bedienungsstandard S-Bahn Nebenverkehrszeit	20-Min-Takt	i.d.R. 10-Min-Takt
Bedienungsstandard U-Bahn Hauptverkehrszeit	10-Min-Takt	5-Min-Takt oder dichter
Verbindungsstandard ins Zentrum (City West / Ost)	Max. 60 Minuten; max. 2 Umstiege	Oft <40 Minuten und 1 Umstieg

- Prüfbedarf NVP: Welcher Standard sicherte einen attraktiven ÖPNV und ist erforderlich um die verkehrspolitischen und gesetzlichen Ziele die mit dem ÖPNV verbunden sind zu erfüllen!

Inhalt

1

Analyse

2

Ziele des Nahverkehrsplans

3

Attraktivitätsstandards

4

Qualität / Anreizsystem

5

Grundlagen / Vorgehen Angebotsplanung

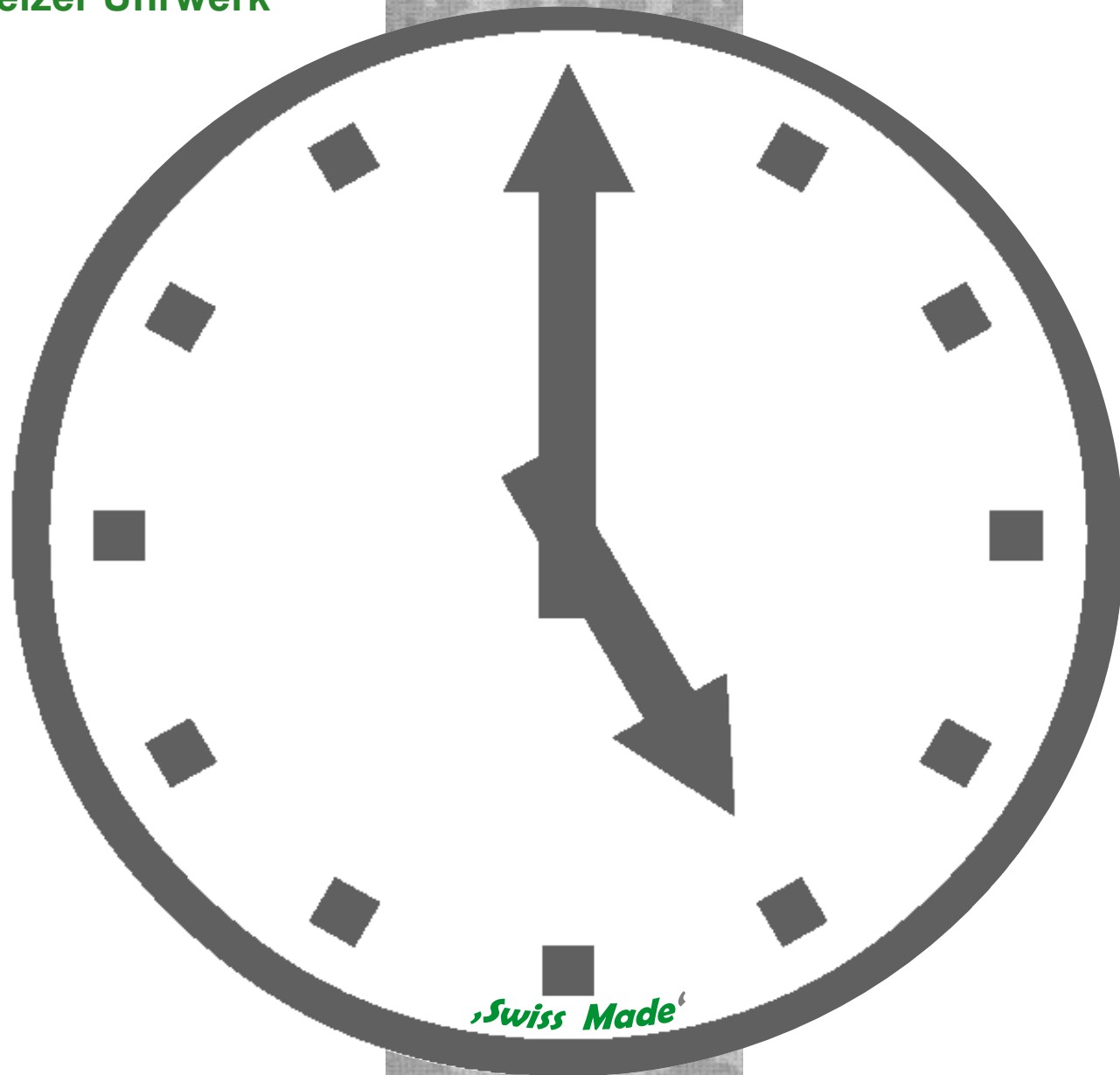
6

Umstieg auf alternative Antriebe

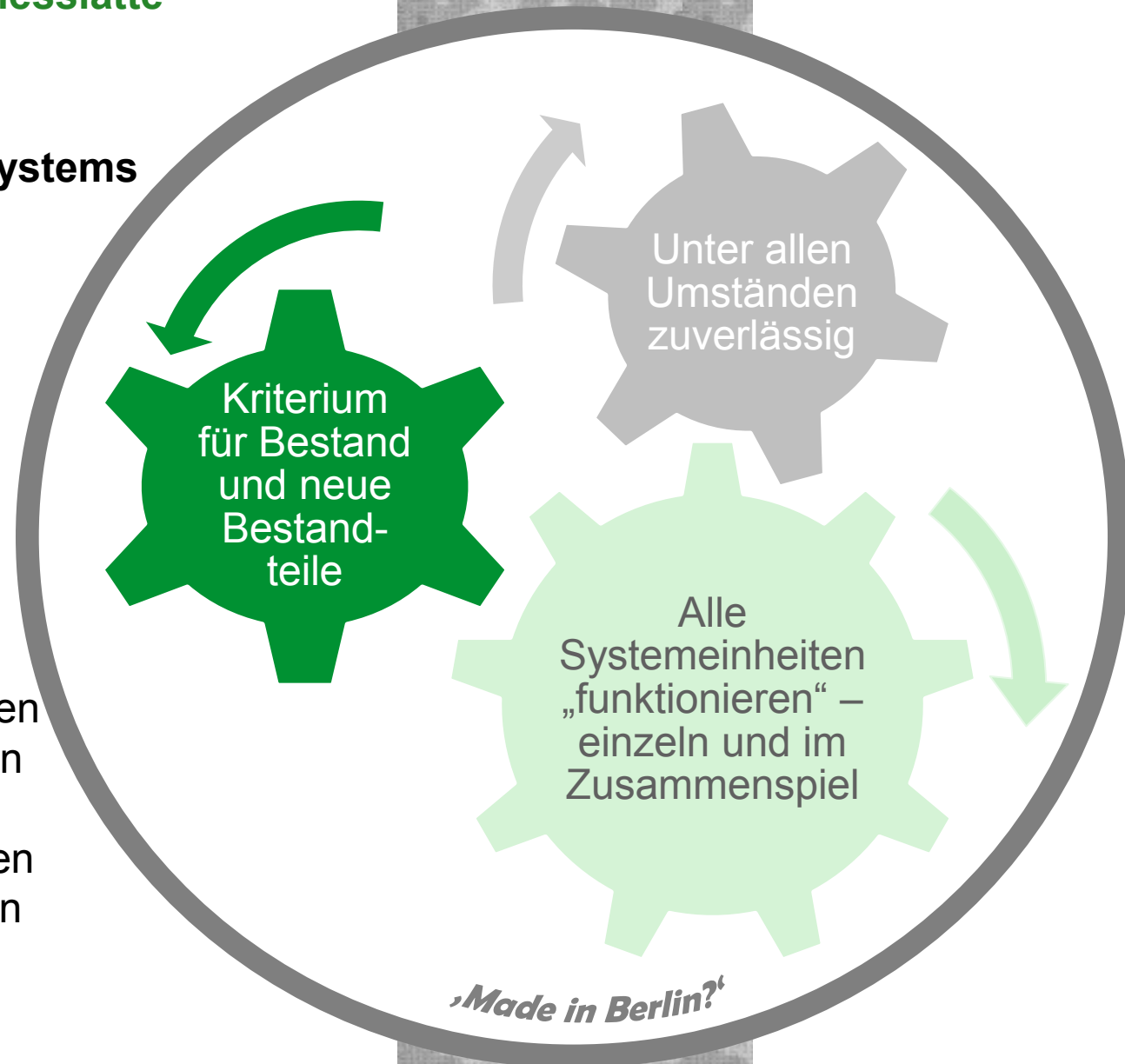
7

Ausblick

- › pünktlich
- › zuverlässig
- › schnell
- › präzise
- › störungsfrei
- › reibungslos
- › konstant
- › wo man ihn braucht...



- Verlässlichkeit des **Systems** muss stimmen und nach außen deutlich werden
- Unterschiedliche Bedeutung auf Umsetzungsebene
- Betrifft auch interne Prozesse
- Kann nur erfüllt werden durch Übernahme von Verantwortlichkeiten beim Land und bei den Verkehrsunternehmen



Inhalt

1

Analyse

2

Ziele des Nahverkehrsplans

3

Attraktivitätsstandards

4

Qualität / Anreizsystem

5

Grundlagen / Vorgehen Angebotsplanung

6

Umstieg auf alternative Antriebe

7

Ausblick

Grundlagen der langfristigen Angebotsplanung

Schwerpunkt 1: Taktverdichtungen HVZ mit Fahrzeugbedarf (S+U)

- Nachholen von Entwicklung der vergangenen Jahre, die wegen fehlender Fahrzeugbeschaffungen (S+U-Bahn) nicht möglich waren.
- Betrifft insbesondere Taktverdichtungen HVZ (U-Bahn) sowie Zuglängenerhöhungen (S-Bahn) und zusätzliche Zuggruppen (S-Bahn)
- Mit der BVG besteht ein abgestimmtes Programm für die Schienenfahrzeugbeschaffung U-Bahn
 - Dieses Programm sieht neben der Neubaustrecke U5 (Alex-Hbf.) Taktverdichtungen auf U2, U5 und U6 vor.
 - Rahmenvertrag eröffnet bei Bedarf auch Optionen für Angebotsverdichtungen auf anderen Linien.
 - Netzwirkung der U5-Eröffnung ist in den Planungen berücksichtigt worden (z.B. erwartete Entlastungen auf der U2 und der Stadtbahn; Mehrbelastungen U6)
- Für die S-Bahn: Ermittlung des Fahrzeugbedarfs 2030 (Planungshorizont, insbesondere für Angebotsverdichtungen in den Teilnetzen Nord/Süd und Stadtbahn; Berücksichtigung auch von Infrastrukturmaßnahmen); Neufahrzeuge frühestens Mitte der 20er Jahre zu erwarten)

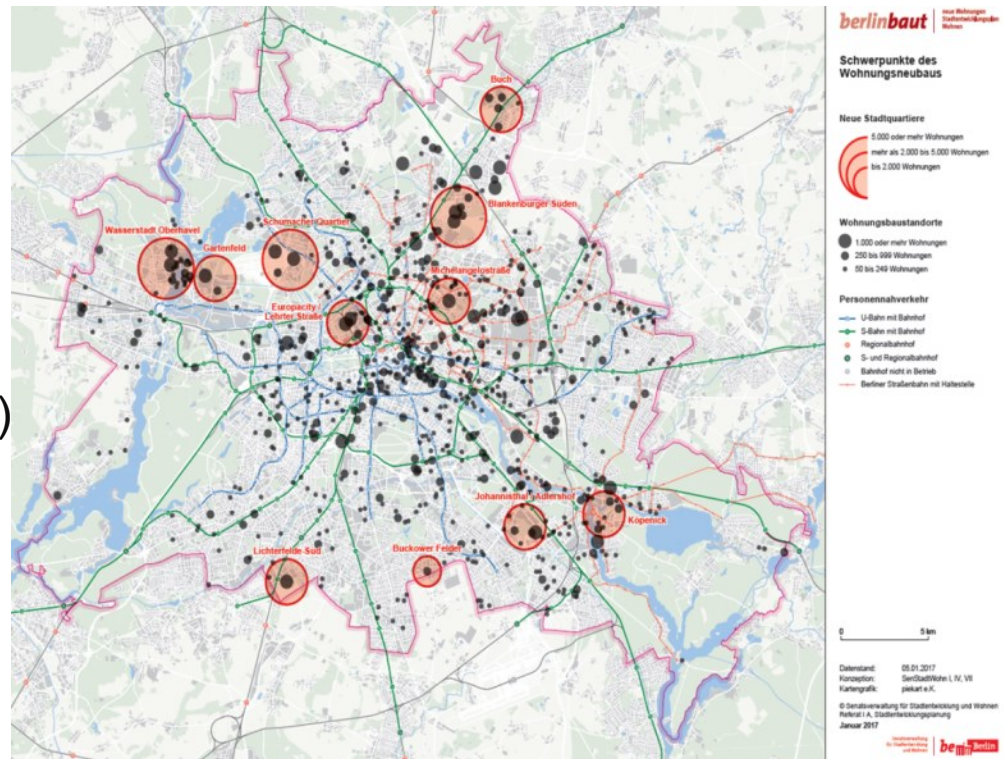
Schwerpunkt 2: weiterer Ausbau des Straßenbahnangebots

- Mit der BVG besteht ein abgestimmtes Programm für die Schienenfahrzeugbeschaffung Straßenbahn
- Dieses Programm sieht längere Züge (insbesondere Linie M4) und Taktverdichtungen auf einigen Strecken (u.a. in Pankow, im Zulauf auf den Alexanderplatz und auf der Nord-Süd-Tangente) vor.
- Aufgabe des NVP ist auch die Ermittlung des notwendigen Leistungsvolumens

Grundlagen der Angebotsplanung

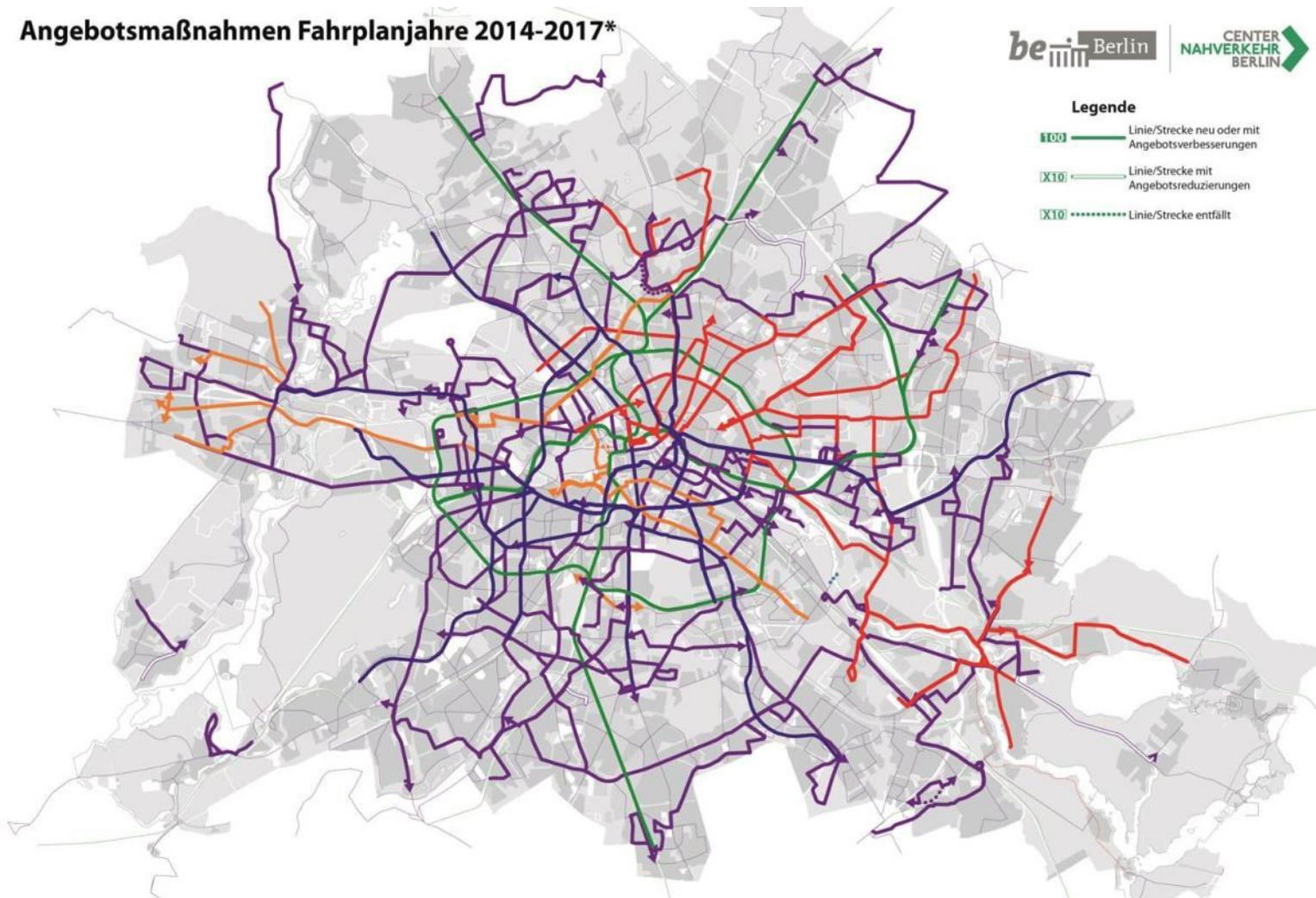
Schwerpunkt 3: Erschließung neuer Baugebiete (Bus)

- Umgang mit den geplanten Schwerpunkten des Wohnungsbaus
- Mehrheit der Planungen braucht auch oder zunächst Buskonzepte
- NVP als Planwerk, auf das sich andere Planungen stützen und beziehen können.
- Neben Wohnungsbau muss der NVP auch ÖV-Konzepte für „Zielverkehrsgebiete“ liefern (z.B. für das Viertel rund um die Arena am Ostbahnhof)



Linien mit Leistungsaufwuchs

Angebotsmaßnahmen Fahrplanjahre 2014-2017*



*vom 13. Dezember 2013 bis einschließlich 10. Dezember 2017

nicht dargestellt sind kleinteilige Angebotsänderungen wie bspw. Entfall oder Einführung einzelner Fahrten sowie Änderungen im Nachtnetz

Maßnahme: Zur Schließung von Angebotslücken sollen „digitale Bedarfslinienverkehre“ vom AT bestellt werden (können)

› **Bedarfsanalyse:**

- › Identifikation des öffentlichen Interesses im NVP
- › Schwachstellenanalyse für Zeiten/Räume
(Fortsetzung des bereits begonnenen Ansatzes)

› **Zeitachse:** Umsetzung im NVP-Zeitraum mit neuem VV ab 09/2020

› **Volle Einbindung in den ÖPNV:**

- › Anwendung VBB-Tarif
- › Einhaltung übriger Anforderungen für ÖPNV (Qualität, Barrierefreiheit)
- › Zu-/Ab-/Umbestellung flexibler Bedienung als normale Fahrplanänderung! (ggf. Zuschuss nicht standardisiert kalkulierbar)

› **Ablauf:** Berücksichtigung in Vorabbekanntmachung und Ausgestaltung in Verkehrsvertrag; dabei Offenheit auch für andere später zu identifizierende Schwachstellen im Angebot (Zubestellung Fahrplanangebot)

Inhalt

1

Analyse

2

Ziele des Nahverkehrsplans

3

Attraktivitätsstandards

4

Qualität / Anreizsystem

5

Grundlagen / Vorgehen Angebotsplanung

6

Umstieg auf alternative Antriebe

7

Ausblick

Migration vom Diesel zum Elektrobus im Berliner ÖPNV

	12 m Standardbus	18 m Gelenkbus	Doppel- decker	24 m XXL-Busse
Reichweite				
>400 km <i>in Prozent: Anteil BVG-Umläufe</i>	nur mit punktueller Nachladung im Betrieb 10%	10%	derzeit nicht am Markt verfügbar, mittelfristig wohl nur mit kontinuierlicher Nachladung im Betrieb 15% 10%	
150-400 km <i>in Prozent: Anteil BVG-Umläufe</i>	mittelfristig als Depotlader verfügbar, derzeit nur mit punk- tueller Nachladung im Betrieb 55%	75%	derzeit nicht am Markt verfügbar, mittelfristig wohl mit punktueller oder kontinuierlicher Nachladung im Betrieb 75% 75%	
<150 km <i>in Prozent: Anteil BVG-Umläufe</i>	verfügbar 35%	15%	10%	15%

Migrationsziel und Migrationsschritte

Ziel: Umstellung aller in Berlin eingesetzten Busse auf Elektroantrieb

Kurz- und mittelfristige Umstellung der Antriebstechnik ohne Einschränkungen bei Nebenverbrauchern und ohne Nachladung im Betrieb bei Standardbus und Gelenkbus

Erprobung technischer Alternativen zu Depotlader mit punktueller Nachladung für große Fahrzeuge mit langen täglichen Einsatzweiten (Nachladung im Betrieb)

Inhalt

1

Analyse

2

Ziele des Nahverkehrsplans

3

Attraktivitätsstandards

4

Qualität / Anreizsystem

5

Grundlagen / Vorgehen Angebotsplanung

6

Umstieg auf alternative Antriebe

7

Ausblick

Zeitschiene der weiteren Bearbeitung

	2017												2018					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
Monitoring	■	■	■															
Inhaltliche Bearbeitung																		
Zugangsstandards			■	■	■													
Qualitätsstandards			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
Umweltstandards			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
Barrierefreiheit			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
Infrastruktur				■	■	■	■	■	■	■	■	■						
Leistungsvolumen und Angebot			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
Tarif und Vertrieb							■	■	■	■	■	■						
Abstimmung und Beschlussfassung																		
Formelle Beteiligung (schriftl.)												■	■					
Mitzeichnungsverfahren														■	■			
Beschlussvorlage Senat															■			
Forum Nahverkehr							■								■			

Legende: ■ Bearbeitungsphase ■ Veranstaltung
 ■ Vor-/Nachbereitung ■ Fertigstellung

Kontakt

Center Nahverkehr Berlin (CNB) GbR

Dr. Jan Werner

Bernburger Str. 27

10963 Berlin

fon: +49 (0)30 319 89 15 - 60

fax: +49 (0)30 319 89 15 - 61

e-mail: werner@cnb-online.de

website: www.cnb-online.de