

## Protokoll

### Forum Nahverkehr Berlin

20.08.2012; 15:00 -19:00 Uhr

Forum Adlershof  
Rudower Chaussee 24  
12489 Berlin

---

Auf Einladung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt fand am 20.08.2012 das "Forum Nahverkehr Berlin" statt. Ziel der Veranstaltung war es, die mit der Reihe der NVP-Foren in den Jahren 2008 - 2010 angestoßene Diskussion über die Entwicklung des ÖPNV in Berlin wieder aufzunehmen und fortzusetzen. Grundlage dafür war zum einen ein kurzer Überblick über die Gestaltung des Berliner ÖPNV-Angebots in den letzten drei Jahren sowie über die erzielten Entwicklungen hinsichtlich Nachfrage, Leistung und Qualität. Zum anderen diskutierten die Teilnehmer und Teilnehmerinnen gemeinsam mit den geladenen Referenten aus Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft darüber, welche Anforderungen für den Berliner ÖPNV die Zukunft bestehen und wie diesen begegnet werden kann.

#### Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- Vertreter der Fraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus,
- Vertreter der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Umwelt, für Wirtschaft und Technologie und Forschung sowie für Gesundheit und Soziales,
- Vertreter der Bezirke sowie umliegender Landkreise,
- Vertreter des Ministeriums für Infrastruktur und Raumentwicklung des Landes Brandenburg,
- Vertreter der Polizei,
- Vertreter der im Berliner Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen,
- Vertreter der Umwelt- und Verkehrsverbände, des Behinderten- und Blinden-/Sehbehindertenverbands sowie lokaler Initiativen,
- Vertreter der Wirtschaftsverbände

Das vorliegende Protokoll dokumentiert die wesentlichen inhaltlich vorgestellten Punkte nur kurz. Der Schwerpunkt liegt auf der Wiedergabe und Dokumentation der Fragen und Anregungen, die in der Publikumsdiskussion aufgeworfen und erörtert wurden. Auf eine wörtliche Wiedergabe bzw. namentliche Kennzeichnung der Beiträge wurde verzichtet; einzelne Anregungen wurden thematisch zusammengefasst.

Die vollständigen Vortragsfolien sind auf den Seiten des Center Nahverkehr Berlin abrufbar (<http://www.cnb-online.de/>)

#### 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](mailto:info@cnb-online.de) · web [www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de)

Leitung: Dr. jur. Jan Werner

**Programm:**

<b>1</b>	Begrüßung	Dr. Friedemann Kunst, SenStadtUm
<b>2</b>	Rückblick Entwicklungen im ÖPNV 2009 – 2012: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Angebot und Nachfrage</li> <li>➤ Qualität und Leistung</li> </ul>	Volker Eichmann, CNB
<b>3</b>	„Alle Berliner fahren gern mit ihrer BVG“ <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die BVG Unternehmensstrategie</li> </ul>	Klaus Emmerich, BVG
<b>4</b>	<b>Diskussion</b>	
<b>5</b>	„Berlin – Wachsende Stadt?“	Elke Plate, SenStadtUm
<b>6</b>	„Berlin – Wirtschaftsstarke Stadt?“	Dr. Peter Strunk, WISTA Management GmbH
<b>7</b>	„Berlin – Moderne Stadt?“	Fr. Prof. Dr. Barbara Lenz, DLR
<b>8</b>	„Berlin – ÖPNV-Stadt?“	Dr. Jan Werner, CNB
<b>9</b>	<b>Diskussion</b>	
<b>10</b>	Ausblick	Matthias Horth, SenStadtUm

**Top 1: Begrüßung** Dr. Friedemann Kunst, SenStadtUm

- Auf dem letzten Forum, welches im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplan (NVP) 2010 - 2014 im März 2010 durchgeführt worden ist, wurde die Weiterführung und Verstetigung der öffentlichen Diskussion um Themen des ÖPNV von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern gewünscht.
- Wenngleich seitdem kein weiteres Forum stattgefunden, ist die Diskussion in der Zwischenzeit jedoch nicht zum Erliegen gekommen, denn Information und Diskussionen fanden auf anderen Wegen statt.
  - Es werden immer mehr Informationen zu Planungsständen ebenso wie zu Leistung und Qualität des ÖPNV veröffentlicht. So werden quartalsweise Daten zu Qualität und Leistung bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre auf den Internetseiten des Center Nahverkehr

- Berlin bereitgestellt, und der VBB informiert monatlich über die Zuglängen sowie die Pünktlichkeit bei der S-Bahn. Im Jahresrhythmus wird die VBB-Qualitätsbilanz vorgestellt, die seit dem letzten Jahr um den ÖPNV-Gesamtbericht des Landes Berlin ergänzt wird.
- Weitergehende Informationen bzw. Erläuterungen zu Angebot und Infrastruktur werden auf den CNB-Seiten ebenso wie im Rahmen des Internetauftritts der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt dokumentiert und aktualisiert.
  - In zahlreichen themenbezogenen Gesprächsrunden wird gezielt mit den jeweiligen Akteuren (Verbänden, Initiativen, Verwaltungen sowie den Berliner Bezirken) zu aktuellen Fragestellungen diskutiert.
- Eine für dieses Forum relevante Frage ist sicher die nach dem Stand des NVP 2010 - 2014. Die Eckpunkte des NVP 2010 - 2014, welche vom Senat und Abgeordnetenhaus beschlossen sind, dienen als Handlungsgrundlage für die derzeitigen Planungen und Maßnahmen. Der NVP als solcher soll dem Senat jedoch nicht mehr zum Beschluss vorgelegt werden. Dafür gibt es verschiedene Gründe:
- Nach dem erst im Juli 2010 erfolgten Beschluss der Eckpunkte durch das Abgeordnetenhaus mussten eine Reihe von Prüfaufträgen abgearbeitet werden, bevor die Arbeiten im Frühjahr bzw. Sommer 2011 abgeschlossen waren, und damit kurz vor der Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus.
  - Abgeordnetenhaus und Senat waren daraufhin der Meinung, dass die Entscheidung über die Entwicklung des ÖPNV erst nach der Wahl von einem Senat zu fällen sei, der dann in den nächsten Jahren für die Umsetzung der entsprechenden Planung verantwortlich zeigen würde.
  - Nach der Wahl und dem Abschluss der Regierungsbildung wurde im Zuge der Aufnahme der Regierungsarbeitenden jedoch deutlich, dass mittlerweile die für den NVP 2010 - 2014 erarbeiteten Planungsgrundlagen nicht mehr ausreichend aktuell waren. Zudem sind eine Reihe von Maßnahmen auf Grundlage des Eckpunktebeschlusses bereits umgesetzt worden, einige der Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung haben sich zwischenzeitlich verändert. Damit ändern sich wesentliche Planungsprämissen, und darauf muss das Land mit aktuellen Ansätzen reagieren.
  - Aus diesen Gründen wurde entschieden, dass der NVP, der faktisch schon in der Mitte seiner Laufzeit angekommen ist und in einigen seiner Aussagen mittlerweile der Zeit hinterherläuft, nicht mehr zu beschließen. Statt dessen sollen die für den NVP 2010 - 2014 intensiv erarbeiteten Grundlagen einer erneuten Überprüfung unterzogen und wo nötig aktualisiert bzw. fortgeschrieben werden.
- Das heutige „Forum Nahverkehr“ dient damit auch als ein Auftaktforum für die Fortschreibung des Berliner NVP für den Zeitraum 2014 - 2018.

## **Top 2: Rückblick Entwicklungen im ÖPNV 2009 – 2012** Volker Eichmann, CNB

- Auf Grundlage des Eckpunktebeschlusses zum NVP 2010 - 2014 von Senat und Berliner Abgeordnetenhaus wurde die Angebotskonzeption des NVP in den letzten Jahren in weiten Teilen umgesetzt, z.B.
  - Einführung des 5-Minuten-Takts der U-Bahn auch an Sonntagen
  - Taktverdichtungen auf stark nachgefragten Straßenbahnlinien, vor allem auf Metrolinien
  - Beschaffung der neuen Flexity-Bahnen und Einsatz von 40-m-Bahnen auf den wichtigsten Metrolinien
  - Schrittweiser Einsatz von Niederflurbahnen auf allen Straßenbahnlinien bis 2017
  - Leistungsverlagerung zu U-Bahn und Straßenbahn durch Reduzierungen in Industriegebieten, im Frühverkehr sowie durch den Abbau von Doppelangeboten
  - Stärkung von Tangentialverkehren und Expressbussen
- Zu den wesentlichsten Maßnahmen in Bereich Infrastruktur gehören:
  - Baubeginn U5 Unter den Linden (mit Sperrung U6),
  - Inbetriebnahme Straßenbahn in Adlershof im September 2011
  - Baubeginn Invalidenstraße – Hauptbahnhof, Inbetriebnahme im Dezember 2013
  - Weiterer barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen
- In den letzten Jahren konnte ein Nachfragewachstum im ÖPNV erzielt werden. So stiegen bei BVG und S-Bahn die Fahrgastzahlen um 3,6% zwischen 2007 und 2011 an.
- Auf einigen Strecken im Netz ist die Nachfrage bereits an die Kapazitätsgrenzen gestoßen.
- Dennoch ist die Qualität des ÖPNV in Berlin gut und hat sich in den letzten Jahren weiter verbessert, z.B:
  - durch den schrittweisen Anstieg der eingesetzten Viertelzüge (Vz) bei der S-Bahn und einer Verbesserung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
  - durch den Abbau des Wartungsstaus Bus bei der BVG, einer Zunahme der Pünktlichkeit sowie der Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit von Haltestellen und Bahnhöfen.
- **Vollständiger Vortrag zum Download: [www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de).**

### **Top 3: Die BVG Unternehmensstrategie** (Klaus Emmerich, BVG)

- Die BVG ist insgesamt, aber auch bezogen auf die Bereiche U-Bahn, Straßenbahn und Bus das größte kommunale Verkehrsunternehmen Deutschlands. Täglich sind mehr als 3 Mio. Fahrgäste mit der BVG unterwegs.
- Im Rahmen der Unternehmensstrategie wurde für das Jahr 2020 die Vision entwickelt: „Alle Berliner fahren gern mit ihrer BVG“. Dies beinhaltet:
  - Mehr Fahrgäste gewinnen.
  - Jeden einzelnen Fahrgast begeistern.
  - Zufriedenere Kunden.
  - Identifikation mit der BVG als landeseigenes Unternehmen stärken.
- Die Strategie benennt sieben Handlungsfelder, denen konkrete Maßnahmen zugeordnet sind:
  - Angebot optimieren, z.B. Nahverkehrsentwicklung, Anschlüsse
  - Bekanntheit der Angebote erhöhen, z.B. Klassische Angebotskommunikation, Individualkommunikation, Vermarktungskoooperationen
  - Image verbessern, z.B. Marke und Positionierung, Medien und Politik
  - Atmosphäre verbessern, z.B. Sauberkeit & Vandalismusbeseitigung, Sicherheit, Freundlichkeit und Kompetenz
  - Betriebsqualität und Leistung verbessern, z.B. Pünktlichkeit, Baustellenmanagement & Schienenersatzverkehr, Beschleunigung;
  - Erlöse optimieren, z.B. Regel-Tarif-Anpassung & Tarif-Optimierung
  - Zugangsbarrieren senken, z.B. Ticket-Vertrieb, Fahrgastinformation
- Einige der hinterlegten Maßnahmen sind bereits umgesetzt worden bzw. werden gerade umgesetzt (z.B. BVG-Serviceoffensive 2.011, Fahrzeugbeschaffung, neues Sicherheitskonzept), weitere müssen bzw. sollen folgen
- Besondere Bedeutung hat das Handlungsfeld Nahverkehrsentwicklung, im Rahmen dessen Nachfragetrends und Fahrgastpotenziale in unterschiedlichen Stadträumen ermittelt wurden, für die konkreten Handlungsschwerpunkte bei der Angebotsplanung entwickelt werden.
- Für den Erfolg der Strategie müssen jedoch auch bestimmte Rahmenbedingungen für die BVG geschaffen werden, z.B.
  - Parkraumbewirtschaftung, konsequente Umsetzung der Umweltzone
  - Flächenumverteilung zugunsten Fuß, Rad und ÖPNV-Verkehr
  - Konsequenter Ausbau barrierefreier Straßenbahn- und Bushaltestellen
  - Frühzeitige Berücksichtigung des ÖPNV bei der Stadtplanung,
  - Umsetzung der Beschleunigung.
- **Vollständiger Vortrag zum download: [www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de)**

**Top 4: Diskussion**

Fragen / Hinweise	Antwort
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Hinweis:</u> In Bezug auf Barrierefreiheit ist nicht nur die Zahl der Aufzüge wichtig, sondern diese müssen auch funktionieren. Fallen Aufzüge aus, ist es insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wichtig, hierzu verlässliche und aktuelle Informationen zu erhalten. Bei der BVG sind die im Internet bereitgestellten Informationen weitestgehend verlässlich, bei der S-Bahn hingegen gibt es kein richtiges System, Informationen sind falsch oder veraltet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nicht alle Aufzüge und Fahrtreppen in S-Bahn-Stationen liegen im Verantwortungsbereich der S-Bahn, z.T. ist die DB Netz zuständig. Ausfälle treten häufig aufgrund von Verschmutzungen oder Vandalismus auf.</li> <li>➤ Die S-Bahn hat ein Auskunftssystem zu Aufzügen auf ihrer Homepage, allerdings kann die Bereitstellung der Information verbessert werden. SenStadtUm und VBB werden gemeinsam mit der S-Bahn überprüfen, wie die Informationsbereitstellung verbessert werden kann.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Frage:</u> Wieso wurde bei der BVG trotz des Einspruchs der Behindertenverbände das automatische Kneeling abgeschafft und durch das Bedarfskneeling ersetzt, welches aus Sicht der Verbände für mobilitätseingeschränkte und behinderte Menschen eine Verschlechterung darstellt?</li> <li>➤ Das Kneeling und der Einstieg an der 2. Tür stellen einen Rückschritt in der ansonsten guten Zusammenarbeit der Verbände und der BVG dar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Das Bedarfskneeling ist derzeit Thema der politischen Diskussion, daher können an dieser Stelle keine genaueren Aussagen zu den weiteren Entwicklungen getroffen werden.</li> <li>➤ Grundsätzlich gilt, dass das Prinzip der Barrierefreiheit von niemandem in Frage gestellt wird. Für die Umsetzung gibt es jedoch verschiedene Wege, die auch im Zusammenhang mit Energieverbrauch und Klimaschutz gesehen werden müssen.</li> <li>➤ Barrierefreiheit wird erneut ein wesentliches Thema der NVP-Fortschreibung sein, bei dessen Bearbeitung wieder eine enge Abstimmung mit den Behindertenverbänden erfolgen wird.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Hinweis:</u> Barrierefreiheit bedeutet nicht nur Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer, ebenso müssen die Anforderungen der Sehbehinderten betrachtet werden, also die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips oder die Einfüh-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Im Entwurf des NVP 2010 - 2014 war die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips im Grundsatz bereits verankert und wird auch in die Fortschreibung mitgenommen werden. Welche darüber hinausgehenden konkreten Zusagen</li> </ul>

Fragen / Hinweise	Antwort
<p> rung von Außenansagen an Bus- und Straßenbahnhaltestellen sowie in Fahrzeugen. Entsprechende Zusagen sind von der BVG bei der Vorstellung der Flexity-Fahrzeuge bei den Behindertenverbänden gegeben worden.</p>	<p>bereits gemacht wurden, kann hier nicht beurteilt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Im Zuge der Erstellung des NVP 2010 - 2014 wurden auch die Möglichkeiten für Ansagen an Haltestellen betrachtet, allerdings besteht hier in Bezug auf Lärmschutz und Vandalismus noch weiterer Untersuchungsbedarf.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Frage:</u> In den Medien ist immer wieder von einer Ausdünnung des Verkehrsangebote am Stadtrand die Rede, wo es bereits jetzt häufig nur einen 20min-Takt gibt. Was ist da noch auszudünnen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kürzungen im Verkehrsangebot sind aus Sicht des Aufgabenträgers derzeit kein Thema. Das Prinzip der Umschichtung von Angeboten wird in einem nachfolgenden Vortrag (Top 8) genauer vorgestellt werden.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Frage:</u> Wie ist der Stand der Bemühungen um die unternehmensübergreifende (BVG – S-Bahn) Anschlusssicherung?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Verkehrsunternehmen sind miteinander und mit dem Aufgabenträger dazu im Gespräch, allerdings bestehen weiterhin komplexe technische Fragestellungen, die noch nicht beantwortet werden konnten.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Frage:</u> Wie wird das Zusammenspiel zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen von den Akteuren eingeschätzt? Funktionieren die Steuerungsinstrumente, z.B. bei Pünktlichkeit, oder wird überlegt, andere Instrumente (z.B. mittlere Wartezeit) einzuführen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzip funktioniert in Berlin im Großen und Ganzen gut. Bei der Umsetzung des Verkehrsvertrags arbeiten die Parteien BVG und Land Berlin hoch professionell und konstruktiv zusammen. Der Verkehrsvertrag mit seiner transparenten Rollenverteilung und den Pönalisierungsmechanismen hat sich aus Sicht beider Parteien bewährt.</li> <li>➤ Zu den Steuerungsmodellen finden intensive Diskussionen statt, z.B. die Kopplung der Qualitätskriterien Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Hinweis:</u> Die ÖPNV- Beschleunigung funktioniert nach wie vor an vielen Stellen in der Stadt nicht, Ampelschaltungen sind häufig sowohl ÖV- als auch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Anforderungen bzw. das Zusammenspiel von ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr und MIV an LSA zu steuern ist ein komplexes Unterfangen. Derzeit läuft der</li> </ul>

Fragen / Hinweise	Antwort
<p>fußgängerunfreundlich. Hier sollte stärker optimiert werden, um Angebotskürzungen zu vermeiden.</p> <p>➤ Zudem sind auch bei erfolgter Beschleunigung auf zahlreichen Linien die Fahrzeiten länger und die Pünktlichkeit schlechter geworden. Hier muss nachgearbeitet werden.</p>	<p>Prozess nicht zufriedenstellend, so dass das Thema auch bei der NVP-Fortschreibung wieder aufgenommen wird.</p> <p>➤ Beschleunigungseffekte werden i.d.R. in den Fahrplan aufgenommen, in Summe ist die Bilanz hier positiv. Allerdings hängt die Pünktlichkeit nicht nur von den LSA-Schaltungen ab, sondern wird von zahlreichen Faktoren im Straßenraum mit bestimmt, die die BVG nicht beeinflussen kann.</p>
<p>➤ <u>Hinweis:</u> Auf der U55 werden von der BVG Fahrzeuge mit Klappsitzen eingesetzt, die die Fahrradmitnahme erleichtern, auf den meisten anderen Linien jedoch nicht. Hier sollte die BVG nachsteuern.</p>	<p>➤ Der Platz in den Fahrzeugen kann immer nur einmal vergeben werden. Für die Verteilung von Sitzplätzen und Steh- bzw. Abstellflächen in den Fahrzeugen gibt es kein Patentrezept. Bei der Fahrzeugbeschaffung wird ein intensiver Abstimmungsprozess hierzu vorgeschaltet, um den bestmöglichen Kompromiss zu finden.</p>
<p>➤ <u>Hinweis:</u> In Berlin gibt es ein sehr gutes ÖPNV-Angebot, welches deutlich besser ist als beispielsweise in München. Auch war die BVG das erste Unternehmen in Deutschland, welches die Busse mit Dieselfiltern nachgerüstet und so die Umweltfreundlichkeit erhöht hat. Allerdings ist die BVG derzeit mit der Nachrüstung zögerlich geworden, so dass hier weiterhin Handlungsbedarf besteht.</p>	<p>➤ Bei der Nachrüstung der Busse mit Filtern gibt es einen Zielkonflikt zwischen Umwelanforderungen, vorhandenen Ressourcen und der Frage nach der bestmöglichen Technik. Die BVG muss hier innerhalb gegebener Rahmenbedingungen agieren, d.h. dass Umbauten bzw. Nachrüstung nur dann vorgenommen werden können, wenn sie sich auch rechnen.</p>



## **Top 5: „Berlin – Wachsende Stadt?“** Elke Plate, SenStadtUm

- Berlin hat in den letzten Jahren Bevölkerungszunahmen verzeichnet. Die Geburtenrate ist weiter leicht gestiegen, gleichwohl sind es die Wanderungen nach Berlin, die den „Motor der Entwicklung“ bilden.
  - Dies bedeutet auch, dass die Bevölkerungsentwicklung in Berlin abhängig ist von Entwicklungen, die außerhalb des Landes geschehen.
  - Das durch die Zuwanderung getragene Bevölkerungswachstum gleicht die Alterungsdynamik im Land Berlin nicht aus. Der Anteil alter und hochaltriger Menschen wird stark zunehmen, in den äußeren Bezirken stärker als in der inneren Stadt. Neben einer guten ÖPNV-Erschließung ist hier insbesondere der Erhalt bzw. die Schaffung guter Bedingungen für Nahraummobilität und Nahversorgung (Ausstattung mit Versorgungs- und Infrastruktureinrichtung, gute Bedingungen v.a. für den Fußverkehr) von Bedeutung.
- Einblicke in die sozialen Entwicklungen im Stadtgebiet lassen sich aus dem aktuellen „Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011“ gewinnen, z.B.:
  - Die Jugendarbeitslosigkeit in Berlin hat im aktuellen Monitoring abgenommen, wobei zwischen 2007 und 2010 der Rückgang in der westlichen Innenstadt höher war als in den anderen Stadträumen. Die höchste Quote findet sich in der östlichen Außenstadt.
  - Die „Kinderarmut“, d.h. die Anzahl von Kindern, die in Haushalten mit Transfereinkommen aufwachsen, hat in den Gebieten mit der höchsten Problemdichte leicht abgenommen. Die „Kinderarmut“ ist im Ostteil der Stadt niedriger als im Westteil. Die bestehenden Niveauunterschiede verstärken sich jedoch weiter, die soziale und räumliche Ungleichheit hat sich nicht verändert.
- Die Flächenentwicklung in Berlin war in den letzten 20 Jahren vor allem durch die Entwicklung auf bestehenden Siedlungsflächen (= Innenentwicklung) geprägt, z.B. Nachnutzung von Brachflächen, das Auffüllen von Baulücken sowie durch stärkere Verdichtung geprägt.
  - So konnte beispielsweise der Großteil der Neuentwicklungen des großflächigen Einzelhandels erfolgreich integriert und an bestehende Verkehrsnetze und –angebote angebunden werden. Für die weitere Entwicklung steht ab 2011 ein Flächenpotenzial von insgesamt 4.941 ha zur Verfügung, darunter ca. 1.600 ha für Wohnen, und davon wiederum 2/3 als Innenentwicklung, d.h. integriert in bestehende städtebauliche Strukturen.
- Ein Fazit hinsichtlich der Stadtentwicklung lässt sich wie folgt ziehen:
  - Berlin wächst.
  - Die soziale Lage bleibt ein wichtiges Thema in der Stadtentwicklung.
  - Berlin hat ausreichend Flächen, um das Wachstum zu gestalten.
- **Vollständiger Vortrag zum download: [www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de)**

## Top 6: „Berlin – Wirtschaftsstarke Stadt?“ Dr. Peter Strunk, WISTA

- Die Entwicklung des Standorts WISTA Adlershof kann als eine Erfolgsgeschichte gesehen werden. Das 420 ha große Entwicklungsgebiet wächst weiterhin, u.a. dank der folgenden Rahmenbedingungen:
  - Es erfolgt ein systematischer Auf- und Ausbau des wissenschaftlichen Kerns, der Umgebung für Gründer und KMU sowie von Fach-Netzen und Clustern
  - Begleitet wird dies durch eine konsequente städtebauliche Planung
- Derzeit sind in der WISTA 17 (wissenschaftliche) Institute sowie 905 Unternehmen (IT und Medien, Biotechnologie und Umwelt, Photonik und Optik, Dienstleistungen), ansässig, in denen 15.000 Beschäftigte arbeiten und 8.000 Studierende studieren.
- Die weitere Entwicklung in Adlershof wird getrieben durch:
  - Zunehmende Investitionen von Immobilieninvestoren
  - Systematische Migration aus den Technologie- und Gründerzentren
  - Erschließung- und Flächenpolitik
  - Schaffung von Campus-Atmosphäre und Urbanität
- Die verkehrliche Anbindung des Standorts ist gut. Im Individualverkehr hat die Erreichbarkeit des Gebiets erheblich von der Anbindung an das Autobahnnetz profitiert. Beim ÖPNV ist die Erreichbarkeit des Standortes von einer stabilen und zuverlässigen Anbindung an das S-Bahnnetz abhängig. Die neue Straßenbahnanbindung ergänzt das Angebot. Weitere Verbesserungen werden mit dem Abschluss der Sanierung der Görlitzer Bahn und der Schaffung der Südkurve Ostkreuz (Verbindung zur Stadtbahn) gefordert.
- Ca. 60% der Beschäftigten und Studierenden nutzen den ÖPNV, um nach Adlershof zu gelangen; die Qualität des ÖPNV wird grundsätzlich als gut beurteilt. Dennoch bestehen weitere Anforderungen an den ÖPNV.
  - Aus Sicht der WISTA ist eine zweite Schienenanbindung (zügiger Bau der Straßenbahnverbindung über den Groß-Berliner Damm nach Schöneweide bis 2016) nötig.
  - Darüber hinaus sollten die Busangebote (insbes. zum U-Bahnhof Rudow) verdichtet werden, da die bestehenden Takte teilweise unattraktiv sind.

- **Vollständiger Vortrag zum download: [www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de)**

## Top 7: „Berlin – Moderne Stadt?“ Prof. Dr. Barbara Lenz, DLR

- Deutschlandweit lassen sich bei Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage einige Trends identifizieren, z.B.:
  - Kaum noch Wachstum bei der Pkw-Nutzung (Verkehrsaufkommen)
  - Deutliche Zunahme der (Auto)Mobilität von SeniorInnen
  - „zartes Pflänzchen“ Multimodalität
- Auch in Berlin lassen sich diese Trends beobachten, allerdings gibt es insbesondere bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) einige Berliner Eigenarten. Auffallend sind dabei vor allem die hohen Anteile des ÖV und des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) auch bei solchen Wegezwecken, die eigentlich mit einer ausgeprägten Auto-Affinität einhergehen (Arbeit, Einkauf oder Freizeit).
- Dies geht einher mit im Bundesvergleich niedrigem Autobesitz bzw. niedriger Autoverfügbarkeit sowie einer deutlich niedrigeren Führerscheinbesitzquote, v.a. bei jüngeren Altersgruppen (18 – 27jährige). Aber auch die Fahrradbesitzquote liegt in Berlin unterhalb der bundesweiten Quote.
- Für die Zukunft wird in Berlin mit einem weiteren Rückgang des Autoverkehrs und einer Zunahme der Rad- und ÖV-Nutzung v.a. in der Innenstadt gerechnet (Basis Gesamtverkehrsprognose 2025).
- Die Berliner Politik und Planung setzt bzw. unterstützt eine Reihe von Trends durch geeignete Maßnahmen, z.B.
  - Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Fahren und Parken)
  - Unterstützung des Car Sharing (freie Systeme)
  - Förderung der Elektromobilität
- Bei der Umsetzung neuer Konzepte und Maßnahmen ist auch die Innovationsfreudigkeit der Bevölkerung von Bedeutung. So besteht beispielsweise v.a. bei Bevölkerungsgruppen mit höheren Bildungsabschlüssen eine stärkere Affinität für die Fahrradnutzung. Aber auch Touristen sind experimentierfreudig und nutzen beispielsweise Fahrradverleihsysteme häufig.
- Dennoch gibt es eine Reihe offener Fragen, z.B. inwieweit eine auf Freiwilligkeit und Angebotsorientiertheit fokussierte Verkehrspolitik weitere Fortschritte bei der stadtverträglichen Mobilität erzielen kann und ob nicht auch begleitend regulierende Maßnahmen benötigt werden. Zentral ist auch die Frage der Finanzierung und wem stadtverträglicher Verkehr wieviel wert ist.
- Die Frage, ob Berlin eine moderne Stadt ist, kann mit „Ja“ beantwortet werden: Berlin ist modern, weil die Stadt bereit ist, auch im Verkehrsbereich aufzubrechen und neue Ansätze auszuprobieren, die auf Bewährtes aufsetzen.
  
- **Vollständiger Vortrag zum download: [www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de)**

## Top 8: „Berlin – ÖPNV-Stadt?“ Dr. Jan Werner, CNB

- Seit 2007 stieg die Nachfrage im ÖPNV kontinuierlich an. Aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen werden heute bereits auf zahlreichen Linien die Grenzen der angebotenen Kapazität erreicht.
- Für die Zukunft lässt sich ein weiteres Nachfragewachstum erwarten:
  - Die Bevölkerungszahlen, die in den letzten Jahren bereits stärker als erwartet angestiegen sind, werden absehbar weiter zunehmen.
  - Die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlin beinhalten eine weitere Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds. Verbindet man die verkehrspolitischen Ziele für den ÖPNV mit dem Wachstum der Bevölkerung, so lässt sich daraus eine weitere Nachfragesteigerung um 8,9% bis 2020 ableiten.
  - Weiteres Nachfragewachstum resultiert aus den positiven Entwicklungen der Erwerbstätigen- und Beschäftigtenzahlen, dem Bevölkerungswachstum im Umland sowie der Zunahme des Berlin-Tourismus.
- In der Folge muss und soll das Berliner ÖPNV-System bis 2018 eine steigende Nachfrage beanreizen und bewältigen.
- Die Treiber der Nachfrage (Bevölkerungswachstum, Wirtschaftsentwicklung, Pendlerbeziehungen, Alterung der Bevölkerung etc.) wirken nicht nur einzeln, sondern kombiniert. Daher wird ein Leistungsaufwuchs an vielen Stellen nötig. Zudem müssen nicht nur neue Wohn- und Arbeitsplatzstandorte angebunden werden, auch die Weiterentwicklung bestehender Standorte zieht den Bedarf nach mehr und besseren Angeboten nach sich.
- Durch die bestehenden Leistungsvolumen ist der Nachfragezuwachs einer „wachsenden Stadt“ nicht abzudecken. Im Rahmen des BVG-Verkehrsvertrages, dessen Leistungsvolumen seit 2008 festgelegt ist, besteht zwar die Möglichkeit, Leistungen zwischen Linien bzw. Verkehrsträgern umzuschichten. Jedoch ist dieses Potenzial weitestgehend ausgereizt.
- Für die voraussichtlichen Mehrbedarfe während der Laufzeit des nunmehr fortzuschreibenden Nahverkehrsplans bis 2018 sind erste Abschätzungen vorgenommen worden, die noch weiter konkretisiert werden müssen.
- Absehbar ist, dass ein Bedarf für Mehrleistungen besteht. Im Rahmen des Planungsprozesses zur Aufstellung des NVP 2014 - 2018 sind die bestehenden Standards und Vorgaben zur Bedienung, zur Qualität und zur Leistung vor dem Hintergrund von Nutzen und Aufwand daher kritisch zu überprüfen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird aber ein Mehrleistungsvolumen erforderlich sein, wenn ein attraktiver und umweltgerecht organisierter ÖPNV mit dauerhaft angemessenen Umwelt- und Qualitätsstandards auf lange Frist verkehrlich, sozial und wirtschaftlich erfolgreich sein soll.
- **Vollständiger Vortrag zum download: [www.cnb-online.de](http://www.cnb-online.de)**

**Top 9: Diskussion**

Fragen / Hinweise	Antwort
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Frage:</u> Wird auch darüber nachgedacht, neue Angebote für Seniorinnen und Senioren v.a. in den äußeren Stadtgebieten, in denen die Nahversorgung dünner ist und wird, zu schaffen?</li> <li>➤ Dies ist besonders wichtig, da die Randgebiete besonders altern und – u.a. aus Kostengründen – gerade hier zahlreiche Wohnungen sowie Alten- und Pflegeheime für Senioren und Behinderte geschaffen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Sicherung der Erschließung der äußeren Stadtgebiete ist eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge. Diese gilt es zu sichern, wobei dabei die Möglichkeit, nicht nachgefragte Angebote umzugestalten, weiter gegeben bleiben muss.</li> <li>➤ Bereits in der Vergangenheit hat der Aufgabenträger darauf hingewirkt, dass die Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen in den Außenbezirken verbessert wurden. So wollte die BVG beispielsweise weniger lange barrierefreie Fahrzeuge beschaffen mit dem Argument, dass diese in der vom Aufgabenträger geforderter Zahl nicht in der Innenstadt benötigt würden. Der Aufgabenträger hat jedoch darauf bestanden, dass mehr Fahrzeuge beschafft werden, die dann auch und besonders in den Außenbezirken mehr Sitzplatzkapazität und barrierefreie Angebote bereitstellen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Frage:</u> Gelten die Vorgaben des NVP hinsichtlich Barrierefreiheit und Umweltstandards auch für die Subunternehmer der BVG?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Vorgaben des NVP sind verbindlich für die BVG und ihre Subunternehmer. Ausnahmen gibt es nur für Brandenburger Unternehmen, die im Umland verkehren und dabei auch nach Berlin einfahren.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Hinweis:</u> Es gibt nach wie vor Potenziale aus der Beschleunigung, die in die Qualifizierung unterausgelasteter Angebote investiert werden könnten, z.B. in eine Verdichtung der Straßenbahn in der WISTA auf einen 10min Takt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dem Thema Beschleunigung wird sich auch der neue NVP annehmen. Eine wesentliche Randbedingung ist jedoch die geringe und absehbar weiter zurückgehende Personalausstattung der Verwaltung, besonders der VLB.</li> </ul>

Fragen / Hinweise	Antwort
<p>➤ <u>Hinweis:</u> Wichtig ist es, Stadtentwicklung und Verkehr im Zusammenhang zu denken, um innerstädtische Entwicklungspotenziale zu nutzen. So sollte beispielsweise mit Hochdruck am Bau des Bahnhofs Perleberger Brücke gearbeitet werden, um das Entwicklungsgebiet am Hauptbahnhof besser zu erschließen.</p>	<p>➤ Stadtentwicklung und Verkehr werden in Berlin intensiv zusammen betrachtet. Der Bahnhof Perleberger Brücke ist beispielsweise auch eine Maßnahme des StEP Verkehr. Seine Realisierung hängt jedoch u.a. von den Finanzierungsmöglichkeiten ab.</p>
<p>➤ <u>Hinweis:</u> Es reicht nicht, nur über einzelne Großstandorte nachzudenken, sondern es müssen ganze Entwicklungsachsen in den Blick genommen werden, z.B. von Mitte bis zum neuen Flughafen BER.</p>	<p>➤ Der Begriff „Entwicklungsachsen“ suggeriert eine durchgängige, kontinuierliche Entwicklung, die sich derzeit in Berlin so nicht abzeichnet.</p> <p>➤ In diesem Zusammenhang ist es wichtig, sich eben nicht nur auf die Großstandorte zu konzentrieren, da sich gerade kleinere und mittlere Standorte sehr dynamisch entwickeln und auch hier die Anbindung sichergestellt werden muss.</p>
<p>➤ <u>Frage:</u> Wird der NVP sich auch mit der Bedeutung bzw. den Folgen neuer Angebote wie Car Sharing oder Car2Go für den ÖPNV befassen?</p> <p>➤ <u>Frage:</u> Wie will die BVG mit neuen Mobilitätsformen umgehen? Gibt es Überlegungen, sich insbesondere angesichts der neuen Flexibilität modal-Split-Anteile zu sichern? Wie wird in diesem Zusammenhang die Rolle des Radverkehrs beurteilt – als Chance oder als Risiko?</p>	<p>➤ Multimodalität ist auch für die BVG ein wichtiges Thema. Die Trends werden beobachtet, die BVG kooperiert auch mit Anbietern neuer Mobilitätskonzepte. Allerdings gehört dies nicht zum Kernbereich des Unternehmens. Zudem ist hier noch viel Bewegung und Veränderung in den Geschäftsmodellen, so dass noch nicht absehbar ist, welche Angebote sich tatsächlich langfristig durchsetzen werden.</p> <p>➤ Zwischen Fahrrad und ÖPNV besteht keine Konkurrenz. Es muss jedoch möglich sein, dort, wo Konflikte auftreten können (Platznutzung in Fahrzeugen, Gestaltung bzw. Signalisierung von Knotenpunkten) offen und konstruktiv über Kompromisse und Lösungen zu diskutieren.</p>

Fragen / Hinweise	Antwort
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Hinweis:</u> Die Vorträge zur Entwicklung der Rahmenbedingungen sowie die Analyse hinsichtlich des Bedarfs an ÖPNV-Leistungen zeigen eindrucksvoll, dass mehr Geld in den ÖPNV investiert werden muss. Zudem sollte sich der NVP mit der Frage der Umsetzung der Elektromobilität im ÖPNV befassen.</li> <li>➤ Es ist auffällig, dass ökonomische Fragen, die sonst jede Debatte in der Stadt dominieren, im Forum kaum eine Rolle gespielt haben. Absehbar ist, dass es weniger Geld geben wird. Dies muss in der Debatte um die ÖPNV-Zukunft stärker einbezogen werden, zumal auch nicht jedes Jahr weiter an der Tarifschraube gedreht werden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Der Nahverkehrsplan wird sich dem Thema Finanzierung ebenfalls annehmen. Die Informationen, die im Forum vermittelt wurden, werden zudem auch für den Senat und die politische Ebene aufbereitet, so dass sie in die Entscheidung über die Verwendung der knappen Mittel einfließen können.</li> <li>➤ Der NVP 2014 - 2018 soll im 1. Quartal 2013 fertig gestellt werden, um frühzeitig in die Haushaltsdebatte mit einfließen zu können.</li> </ul>

**Top 10: Ausblick** Matthias Horth, SenStadtUm

- Die Diskussionen haben gezeigt, wie vielfältig die Anforderungen an den ÖPNV sind. Die weiteren Planungen im Zuge der NVP-Fortschreibung werden viele der genannten Themen und andere aufgreifen. Aufgrund des kurzen Planungszeitraums (Fertigstellung 1. Quartal 2013) werden jedoch nicht alle Fragen abschließend beantwortet werden können. Teilweise werden sich die NVP-Vorgaben hier auf der Ebene der Prüfaufträge bewegen, die dann in den folgenden vier Jahren der Laufzeit des Plans weiter abgearbeitet werden.
- Trotz des knappen Planungszeitraums wird es ein weiteres Forum geben, zu dem der Aufgabenträger möglichst noch vor dem Ende des Jahres 2012 einladen wird. Darüber hinaus werden zu vielen der heute diskutierten Fragen auch bilaterale Abstimmungen stattfinden. In der Zwischenzeit besteht natürlich die Möglichkeit, auch außerhalb der Foren Vorschläge für die Planung einzubringen.