

Forum Nahverkehr Berlin, 19.01.2016

Grußwort

Christian Gaebler, Staatssekretär für Verkehr und Umwelt, Berlin

Es gilt das gesprochene Wort

„Der Nahverkehr in Berlin lässt neue Immigranten nahezu vor Ehrfurcht erschauern. ... Er ist so vielfältig, akkurat und erschließt die unterschiedlichsten Stadtviertel durch U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahnen, Busse und Nachtbusse. ... Da das Transportsystem normalerweise hervorragend und pünktlich funktioniert, werde ich immer schnell sehr nervös und aufgeregt, wenn ein Bus einige Minuten auf sich warten lässt.“¹

Meine sehr verehrten Damen und Herren, solch lobende Worte über den Berliner Nahverkehr liest man selten in der Presse. Sie stammen aus der Feder von Yahya Alaous, einem 42jährigen syrischen Reporter, der im Sommer des letzten Jahres mit seiner Frau und zwei Kindern als Flüchtling nach Berlin kam. Allerdings: wer seine Kolumne in der Süddeutschen Zeitung kennt, der wird wissen, dass Herr Alaous' Schilderungen über das „Leben in Deutschland“ immer auch mit einer ordentlichen Prise Ironie versehen sind.

Aber gerade wenn es wie hier und heute darum gehen soll, sich mit dem Status quo des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin auseinanderzusetzen, kann es durchaus hilfreich sein, als Ausgangspunkt einmal nicht die letzte Negativschlagzeile zu nehmen, sondern einen wohlwollenden, wengleich augenzwinkernden Blick eines Fahrgastes zu wählen.

Dies gilt umso mehr, als eine Analyse des Erreichten umfassend würdigen soll, was in den letzten zwei Jahren im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans erfolgt ist. Und da ist vieles passiert. Was genau, das werden Ihnen die Kollegen in den nachfolgenden Vorträgen noch detailliert erläutern. Ich möchte dem an dieser Stelle auch nicht vorgreifen. Stattdessen will ich Ihnen noch einmal kurz vor Augen führen, unter welchen Prämissen der Nahverkehrsplan 2014-2018 erstellt wurde und wie sich die bisherige Umsetzung aus meiner Sicht bewerten lässt.

Als wir im Sommer 2012 in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans eingestiegen sind, geschah dies vor dem Hintergrund einer vergleichsweise neuen und in vielerlei Hinsicht noch ungewohnten Entwicklung: Berlin war (wieder) zur wachsenden Stadt geworden. Seit 2007 sind die Bevölkerungszahlen kontinuierlich angestiegen, dank Zuzug und positiver Geburtenraten. Zugleich verzeichneten wir eine positive wirtschaftliche Entwicklung und steigende Besucherzahlen im Stadtgebiet. Dies alles hat dazu geführt, dass meine Verwaltung in den letzten Jahren einige Handlungsstrategien auf den Prüfstand gestellt hat und eine dynamische Neuausrichtung begonnen, allen voran im Bereich des Wohnungsbaus und der Stadt- bzw. Flächenentwicklung.

¹ Yaha Alaous: „Ich, der Neuling in der U-Bahn“, erschienen in Süddeutsche Zeitung, 15. Dezember 2015. Online unter: <http://www.sueddeutsche.de/politik/syrischer-fluechtling-in-deutschland-ich-der-neuling-in-der-u-bahn-1.2778037>. Zugriff 07.01.2016

Es war allerdings der Nahverkehrsplan, der als eines der ersten Planwerke aktiv das Thema wachsende Stadt aufgegriffen hat. Im Verlauf der Fortschreibung haben wir intensiv diskutiert, welche Folgen das Bevölkerungswachstum und von ihm angestoßene Entwicklungen im Wohnungsbau, auf dem Arbeitsmarkt oder hinsichtlich des demographischen und sozialen Wandels für den ÖPNV haben würden. Diese Diskussion fand an vielen Stellen statt, auch und vor allem mit Ihnen hier im Forum Nahverkehr.

Im Ergebnis lautete die Prämisse des Nahverkehrsplans „Eine wachsende Stadt braucht einen wachsenden ÖPNV“. Der Nahverkehrsplan hat dies mit konkreten Ableitungen zum Bedarf untermauert, hat den notwendigen Leistungsaufwuchs in Maß und Zahl formuliert und Grundsätze für die Angebotsgestaltung benannt. Damit haben wir eine verlässliche Basis geschaffen, um auch die Finanzierung der erforderlichen Mehrleistungen über die Haushaltsplanung des Landes sicher zu stellen.

Neben Mehrleistung und Angebotsgestaltung benennt der Plan weitere Maßnahmen, die zur Sicherung von Daseinsvorsorge und Attraktivität und zum Erhalt der Qualität auch bei steigender Nachfrage beitragen sollen. Umweltaspekte und das Vorgehen bei der Gestaltung eines barrierefrei nutzbaren ÖPNV-Systems bilden weitere wesentliche Schwerpunkte.

Allerdings bemisst sich die Qualität eines Planes nicht an dem, was darin steht, sondern an dem, was er bewirkt. Für den NVP kann ich hier und heute eine gemischt-positive Bilanz ziehen.

Dank der durch das Abgeordnetenhaus freigegebenen Finanzierung für das so genannte „Mehrleistungspaket“ konnte der Aufgabenträger das Angebot im U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehr an vielen Stellen deutlich verbessern. Dennoch erleben die Fahrgäste auf vielen Linien weiterhin volle Fahrzeuge. Die Kapazität reicht gerade im Berufsverkehr auf besonders nachfragestarken Linien immer noch nicht aus, und auch dort, wo Angebote ausgebaut wurden, ist eine Entlastung nicht in jedem Fall spürbar.

Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum einen steigt die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen weiterhin stark an. Das kontinuierliche „Mehr“ an Fahrgästen füllt sozusagen die Angebote, die neu geschaffen wurden, umgehend wieder auf. Zum anderen konnten wir gerade zur Hauptverkehrszeit Angebotserweiterungen nicht in dem Maße kurzfristig umsetzen, wie wir es für erforderlich halten. Gerade zu Spitzenzeiten ist der bestehende Fahrzeugpark ausgelastet. Weitere Verdichtungen im Berufsverkehr können daher nur erreicht werden, wenn – wie geplant – bei allen Verkehrsträgern neue Fahrzeuge beschafft werden.

In Punkto Netzentwicklung beinhaltet der Nahverkehrsplan derzeit vor allem Maßnahmen im Detail, wie den Bau neuer Kehrgleise und Ähnliches. Aber auch die vermeintlich kleinteilige Reduzierung von Engpässen bei der Infrastruktur kann für das Angebot deutliche Verbesserungen bewirken.

Großräumige Infrastrukturprojekte werden auf Basis des StEP-Verkehr bzw. des Mobilitätsprogramms 2016 geplant und umgesetzt. Zu den in den letzten Jahren verwirklichten Infrastrukturprojekten gehören unter anderem die Fertigstellung des Ringbahnsteigs am Bahnhof Ostkreuz (Inbetriebnahme Dezember 2015) sowie der Anschluss des Hauptbahnhofs an das Netz der Straßenbahn (vollständige Inbetriebnahme August 2015). Zu den noch laufenden Projekten gehören die Anbindung der S 21 an den Nordring ebenso wie der Lückenschluss bei der U 5, die beide voran schreiten. Darüber hinaus sind weitere Projekte vor allem hinsichtlich der Erweiterung des Straßenbahnnetzes

in der Planung weiter konkretisiert worden. Hinsichtlich der Erweiterung des Straßenbahnnetzes haben wir gemeinsam mit der BVG den Planungsprozess mit dem Ziel der Beschleunigung neu aufgestellt, so dass Neubaustrecken zur Anbindung an den Bahnhof Ostkreuz, am Lückenschluss zwischen der Wissenschaftsstadt Adlershof sowie an der Verlängerung vom Hauptbahnhof zum U-Bf Turmstraße mit Hochdruck gearbeitet wird. Und für den neuen Wohnungsbaustandort Elisabethaue in Pankow sind verkehrliche Untersuchungen zur Verlängerung der Straßenbahn eingeleitet.

„Planungsschritte abschließen“ und „Strecke fertig stellen“ ist natürlich nicht das Gleiche, und so besteht auch durchaus Kritik am Vorgehen des Landes, das oft als zu zögerlich eingeschätzt wird. Hierzu sei noch einmal ganz klar gesagt: das Vorgehen des Landes fußt auf Netzplanungen und Prioritätenlisten, die mit den Akteuren und der Politik abgestimmt sind. Allerdings haben die existierenden Strategien das Wachstum der Stadt nicht in dem Maße vorhersehen können, wie es in den letzten Jahren eingetreten ist. So kennt beispielsweise der StEP Verkehr einige Areale, über deren Straßenbahnanbindung jetzt diskutiert wird, in der Netzplanung gar nicht (z.B. Elisabethaue). Und auch die Frage der Priorisierung von Neubauvorhaben muss unter den Vorzeichen einer wachsenden Stadt gegebenenfalls noch einmal neu und anders diskutiert werden.

Bei aller Wachstumsplanung dürfen wir eines nicht vergessen: Es besteht nach wie vor ein erheblicher Instandhaltungsrückstand in allen Netzen. Dessen Abbau und damit die langfristige Sicherung der bestehenden Infrastrukturwerte hat daher auch weiterhin oberste Priorität.

Leistungsmehrung, Qualität, Beschleunigung, Infrastruktur - die Aktivitätenbilanz des Nahverkehrsplans kann sich durchaus sehen lassen. Die Wirkungsbilanz hingegen ist noch zwiespältig. Dies erklärt sich teilweise daraus, dass wir erst in der Halbzeit des Nahverkehrsplans angelangt sind. Weder konnten bis jetzt alle Maßnahmen verwirklicht werden, noch sind die Wirkungen der Maßnahmen in jedem Fall sofort und eindeutig erkennbar.

Es gibt jedoch hinreichend Belege dafür, dass die Unterstützung und Weiterentwicklung des ÖPNV sich deutlich positiv auf die Verkehrs- und Stadtentwicklung insgesamt auswirken. Dazu gehört unter anderem die Tatsache, dass der Bevölkerungszuwachs in Berlin sich nur unterdurchschnittlich in einem Zuwachs des Autoverkehrs ausdrückt. Der Anstieg in der ÖPNV-Nutzung ist hingegen deutlich, und auch der Rad- und Fußverkehr nehmen zu (vgl. SrV 2013). Natürlich lässt sich nicht eindeutig begründen, warum die „wachsende Stadt“ mit einem „wachsenden Umweltverbund“ und nicht mit „wachsendem Autoverkehr“ einhergeht. Aber ich denke, es ist plausibel anzunehmen, dass die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV hierbei eine nicht unwesentliche Rolle gespielt haben.

Für die jetzt beginnende zweite Hälfte der Umsetzungsperiode des Nahverkehrsplans bestehen daher aus meiner Sicht drei Schwerpunkte.

Zum einen wird es weiterhin darum gehen, kurzfristig Angebotsmaßnahmen vor allem beim Bus umzusetzen. Damit wollen wir die steigende Nachfrage im ÖPNV nicht einfach nur „bewältigen“, sondern wir wollen sie bewusst weiter fördern. Dies trägt dazu bei, den Trend zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu stärken und dadurch auch unmittelbar dafür zu sorgen, dass in der wachsenden Stadt eine hohe Lebensqualität erhalten bleibt

(Luftqualität, Lärmschutz etc.). Die finanziellen Mittel dafür sind für die nächsten zwei Jahre im Haushalt gesichert.

Ein zweiter Handlungsschwerpunkt besteht darin, dass wir bereits jetzt die Voraussetzungen schaffen müssen, um langfristig den ÖPNV auszubauen und neue Angebote auch auf der Schiene schaffen zu können. Hierzu müssen wir massiv in neue Schienenfahrzeuge investieren. Einen wichtigen Schritt hierzu hat meine Verwaltung gemeinsam mit der Finanzverwaltung und der BVG Anfang dieses Jahres mit der Unterzeichnung eines so genannten „Letter of Intent“ bereits getan. Über eine zum 1. Januar neu gegründete Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft wird die BVG kontinuierlich über die nächsten 15 Jahre neue Fahrzeuge beschaffen, das Land übernimmt ab 2020 auf Grundlage eines neuen Verkehrsvertrages die zeitanteiligen Kapitalkosten. Die Voraussetzungen für diesen Verkehrsvertrag, der zudem einen weiteren Angebotsausbau um mindestens 7 Prozent vorsehen soll, wird der nächste Nahverkehrsplan schaffen. Mit dessen Fortschreibung muss daher frühzeitig begonnen werden. Auch diese Aufgabe wird in den nächsten Jahren auf meine Verwaltung und auf Sie als begleitendes Forum zukommen.

Und auch bei der S-Bahn wurden mit dem im Dezember bezuschlagten Vertrag die Voraussetzungen für den Einstieg in eine neue Fahrzeuggeneration und damit auch für eine Ausweitung der Angebote geschaffen. Die S-Bahn Berlin GmbH hat noch im letzten Jahr den Auftrag für die Herstellung der 191 neuen Fahrzeuge erteilt, die ab dem Jahr 2021 sukzessive in den Einsatz gehen werden. Bis dahin sichern die ertüchtigten Altfahrzeuge (Baureihen 480 und 485) den Betrieb im Netz. Die in der Mitte ihres Fahrzeuglebens stehenden Wagen der Baureihe 481 können - ebenfalls entsprechend ertüchtigt - auch längerfristig eingesetzt werden.

Mit der verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit nach dem Zulauf der Neufahrzeuge ist es auf dem Teilnetz Ring zum einen möglich, das bereits im laufenden Verkehrsvertrag vorgesehene - aber aufgrund Fahrzeugmangel nur eingeschränkte - Angebot wieder vollständig zu erbringen, und zum anderen auch darüber hinaus nachfragegerechte, zusätzliche Kapazitäten umzusetzen. So sollen auf den Ringbahnlinien S41/S42 im Tagesverkehr durchgehend Vollzüge, auf der Linie S8 südlich des Bahnhofs Blankenburg 3/4-Züge und auf der Linie S47 3/4-Züge eingesetzt werden. Schließlich werden die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für eine spätere Verlängerung der Linie S 46 zum Hauptbahnhof geschaffen.

Auch bei den als nächstes anstehenden Vergabeverfahren für die Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“ werden Leistung, Fahrzeuge und langfristige Qualität die Eckpfeiler der künftigen Vergabekonzeption darstellen. Die Erfahrungen aus dem zurückliegenden Verhandlungsverfahren werden uns dabei nützlich sein.

Der dritte Handlungsschwerpunkt besteht darin, die Anliegen und Belange des öffentlichen Nahverkehrs mit den unterschiedlichen Planungen im Bereich Wohnungsbau, wirtschaftliche Entwicklungen und sozialer Wandel noch besser zu koordinieren. Der hohe Entwicklungsdruck, den wir derzeit in allen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung verspüren, darf nicht dazu führen, dass Stadt- und Verkehrsplanung losgelöst voneinander agieren. Auch im Verkehrsbereich selber zeichnen sich mit dem Voranschreiten der Elektromobilität, der immer noch zunehmenden Bedeutung von Carsharing, dem kontinuierlich steigenden Radverkehr sowie neuen Konzepten, wie dem autonomen Fahren,

weitere Veränderungen ab, mit denen Politik und Verwaltung sich beschäftigen und die sie vor allem aktiv und im Sinne der Ziele für die Stadt gestalten müssen. Dies wird unter anderem Aufgabe des Stadtentwicklungsplans Verkehr sein, mit dessen Fortschreibung meine Verwaltung in den nächsten Wochen beginnen wird.

Hier und heute besteht das Ziel darin, den Blick auf das Erreichte ebenso zu richten, wie auf die Aufgaben der nächsten zwei Jahre. Sicher ist, dass alle Möglichkeiten genutzt werden müssen, um die Rolle des ÖPNV in der wachsenden Stadt zu stärken. Dazu sind wir als Land nicht nur aus Gründen der Daseinsvorsorge verpflichtet. Denn wenngleich Wachstum und Veränderung der Stadt, zusammen mit technischen und sozialen Entwicklungen uns in den nächsten Jahren vor große Herausforderungen stellen, so setzen sie doch auch ganz neue Dynamiken frei. Hierin besteht eine Chance, das Verkehrssystem entsprechend dem eingeleiteten Wandel der Mobilität umzugestalten.

Dabei geht es sicher nicht darum, bei den Fahrgästen die von Herrn Yaha Alaous formulierte „Ehrfurcht“ für den ÖPNV zu wecken. Aber es geht darum, einen öffentlichen Nahverkehr zu gestalten, mit dem alle Berlinerinnen und Berliner zufrieden sind, und der hohe Leistung und gute Qualität bietet.