

Zwischenstand Umsetzung NVP 2014-2018

Herausforderungen für die „2. Halbzeit“ des NVP

Dr. Jan Werner

Berlin, 19.1.2016

Halbzeit beim NVP 2014 – 2018; Beginn Erarbeitung NVP 2019ff.

➤ NVP 2014 – 2018:

- Halbzeit der NVP-Laufzeit erreicht
- Umsetzung verläuft grundsätzlich positiv
- Monitoring in Erarbeitung
- stärker wachsende Stadt schafft zusätzliche Herausforderungen, z.B. bei der Fahrzeugbeschaffung, der Entwicklung der Verkehrsleistung und der Angebotsqualität sowie im Querschnitt zwischen Stadtplanung + ÖV-Planung

➤ NVP 2019ff.:

- Für einen Beschluss in 2018 muss jetzt mit der Erarbeitung begonnen werden.
- Erste Schritte: Datenerhebung (Verkehrserhebung, Strukturdaten), Monitoring NVP
- Vorbereitende Handlungsfelder mit Zeitvorlauf: z.B. Fahrzeugbeschaffung
- Hinweis I: zeitlicher Vorlauf der Umsetzung der Vorgaben (Fahrplan/Fahrzeuge)
- Hinweis II: Verknüpfung mit Verkehrsvertrag ab 09/2020

Inhalt

1

Leistungsentwicklung

2

Fahrzeugbeschaffung Schiene

3

Fahrzeugbeschaffung Bus

4

Busverkehr auf Hauptachsen

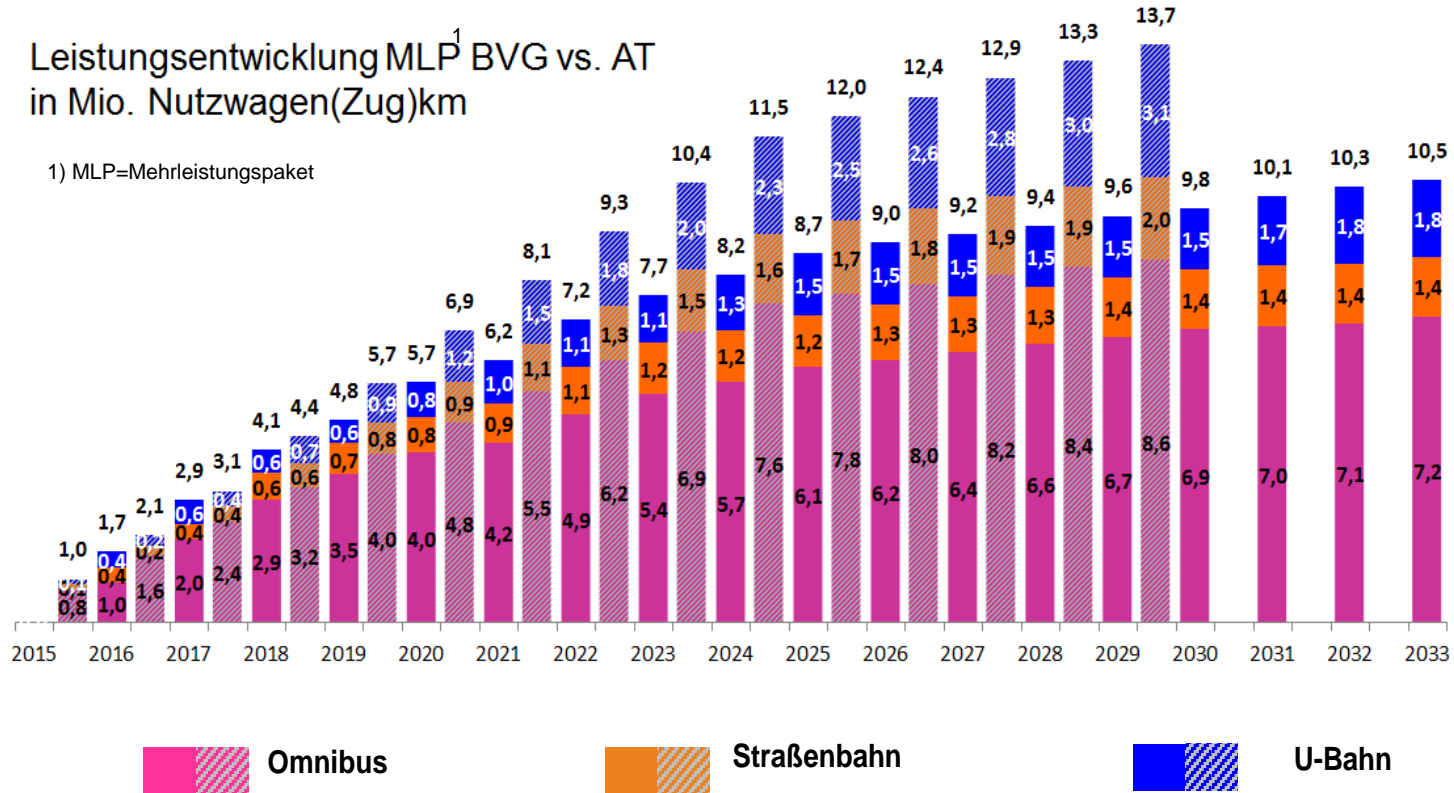
5

In-Wert-Setzung Schienenstrecken

Der Letter of Intent sieht einen Leistungsaufwuchs vor Die Höhe des Leistungsaufwuchs legt der neue NVP 2019ff. fest

Leistungsentwicklung MLP¹ BVG vs. AT
in Mio. Nutzwagen(Zug)km

1) MLP=Mehrleistungspaket



- Basis-Annahmen für das zukünftige Fahrplanangebot sind noch zu entscheiden:
 - Leistungsaufwuchsplanung BVG von +10,5 Mio. km bis 2033
 - Szenario AT von +13,7 Mio. km bis 2030 (erfordert zus. Finanzmittel)

Inhalt

1

Leistungsentwicklung

2

Fahrzeugbeschaffung Schiene

3

Fahrzeugbeschaffung Bus

4

Busverkehr auf Hauptachsen

5

In-Wert-Setzung Schienenstrecken

Anschaffung neuer Schienenfahrzeuge für den wachsenden Bedarf

➤ NVP-Planung:

- U-Bahn: keine zusätzlichen Fahrzeugbeschaffung vorgesehen
- Ersatzbeschaffung Tatra-Straßenbahnen durch Flexity → dabei für die 5 stärksten Linien M2, M4, M5, M6 und M8 40m lange Züge (insg. 87 Züge)

➤ Ist-Entwicklung:

- U-Bahn: 44 zusätzliche Wagen aus SIWA-Mitteln finanziert; Einsatz in NVP-Laufzeit möglich; zudem weitere 104 Wagen vom Typ IK als Ersatzbeschaffung für ältere Züge (bei erfolgreichem Test der Vorserie)
- Abschluss eines Letter of Intent schafft den Rahmen für Neufahrzeuge:
 - Umfassende Ersatzbeschaffungen alter Schienenfahrzeuge
 - Zusätzliche Züge in den 2020er-Jahren für dichtere Takte (u.a. für U5 + U6)
 - Straßenbahn: 47 zusätzliche lange Flexity bis 2020 + Wandlung von 21 Flexity-Zügen von 30 auf 40m (insgesamt dann vsl. 155 lange Züge)
- S-Bahn: Mehr Platz durch Vollzüge Ring und $\frac{3}{4}$ -Züge S8 [ab 2021ff.]

Inhalt

1

Leistungsentwicklung

2

Fahrzeugbeschaffung Schiene

3

Fahrzeugbeschaffung Bus

4

Busverkehr auf Hauptachsen

5

In-Wert-Setzung Schienenstrecken

Der Busfuhrpark muss an die wachsende Stadt angepasst werden

- Die wachsende Stadt und die damit verbundenen Steigerungen der Nachfrage im vorhandenen Netz und die damit ebenfalls verbundenen Bedürfnisse nach Netzerweiterungen zur Erschließung neuer Flächen erfordern Anpassungen beim Busfuhrpark
 - Insgesamt werden mehr Busse benötigt
 - Zudem muss der Anteil großer Busse ausgebaut werden
 - Bisher ca. 1/3 Doppeldecker, 1/3 Gelenkbusse, 1/3 12m-Eindecker
 - Erhalt eines Fahrzeuges mit besonders hoher Kapazität (großer Doppeldecker) zwingend erforderlich, ggf. Ergänzung um XXL-Eindeckerfahrzeug

Inhalt

1

Leistungsentwicklung

2

Fahrzeugbeschaffung Schiene

3

Fahrzeugbeschaffung Bus

4

Busverkehr auf Hauptachsen

5

In-Wert-Setzung Schienenstrecken

Die Herausforderungen der wachsenden Stadt

Der Busverkehr kommt teilweise an seine Grenzen

- Der Busverkehr kommt in der wachsenden Stadt auf besonders starken Achsen (z.B. M29, M41, M48/85, Busverkehr in Spandau) an seine Grenzen:
 - hohe und noch steigende Fahrgastzahlen
 - „mitschwimmen“ im Autoverkehr und „mitstehen“ im Stau
 - teilweise massive Pünktlichkeitsprobleme und Pulkbildungen
- Die verfolgten Lösungsansätze müssen intensiviert werden:
 - Systemumstellung auf Tram
 - Systemstabilisierung Bus durch eigenen Fahrweg, größere Fahrzeuge, barrierefreie Kap-Haltestellen, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, ...
 - Angebotsmaßnahmen (z.B. Taktverdichtungen, X-Linien als Ergänzung)

Inhalt

1

Leistungsentwicklung

2

Fahrzeugbeschaffung Schiene

3

Fahrzeugbeschaffung Bus

4

Busverkehr auf Hauptachsen

5

In-Wert-Setzung Schienenstrecken

Modal-Split-Ziele erreichen

Vorhandene Schienenstrecken in Wert setzen

- Ausgangslage:
 - 200.000 – 400.000 zusätzliche Einwohner mittel- bis langfristig in Berlin
 - Begrenzte Finanzmittel zum Netzausbau
 - Umfangreiches Bestandsnetz S- und U-Bahn vorhanden
 - Schienenstrecken können zusätzliche Nachfrage bewältigen
 - Baupotentialflächen im direkten Umfeld von S- und U-Bahnhöfen vorhanden oder entwickelbar
- Gemeinsame Herausforderung für Stadt- und Verkehrsplanung:
 - ÖV-Bestandsnetz in Wert setzen durch aktive Flächenentwicklung in attraktiven ÖV-Lagen

Kontakt

Center Nahverkehr Berlin (CNB) GbR

Dr. Jan Werner

Projektleitung

Bernburger Str. 27

10963 Berlin

fon: +49 (0)30 319 89 15 - 50

fax: +49 (0)30 319 89 15 - 41

e-mail: werner@cnb-online.de

website: www.cnb-online.de