

Protokoll

Forum Nahverkehr Berlin

Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019-2023

24. April 2018, 15:00 - 19:00 Uhr

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen;
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.

Grußwort und thematische Einführung

Jens-Holger Kirchner, Staatssekretär für Verkehr

Vorstellung der Schwerpunkte des NVP 2019-2023*

Dr. Jan Werner, Projektleiter Center Nahverkehr Berlin CNB

Digitalisierungsstrategie der BVG für den Berliner ÖPNV*

Klaus Emmerich, Bereichsleiter Angebot Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

- Worin besteht das Kerngeschäft der BVG? Sollte der Fokus nicht auf der Errichtung von personalbesetzten Mobilitätszentralen in allen Berliner Bezirken und der Schließung von Lücken im ÖPNV-Netz liegen, statt in einem verstärkten Ausbau von Apps und der Erschließung großer Teile der Innenstadt mit dem „Berlkönig“?

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

- Die BVG will mit dem „Berlkönig“ Erfahrungen mit Ride-Sharing sammeln. Dazu benötigt sie ein großes Testgebiet um sowohl positive als auch negative Effekte untersuchen zu können. Im dargestellten Gebiet schätzt die BVG die Nutzung ihres Ride-Sharing-Angebotes hoch ein. Einige „weiße Flecken“ des ÖPNV-Netzes werden ebenfalls durch den „Berlkönig“ bedient.
- Die BVG betreibt bereits in allen Bezirken mit Personal besetzte Verkaufsstellen. Der Hinweis, dass diese in ihrem Angebot bisher sehr BVG-orientiert seien und kaum Angebote miteinander vernetzen, wird von der BVG erkannt und ausgewertet.
- In wie fern beachtet der „Berlkönig“ mit seinen Fahrzeugen die Richtlinien zur Barrierefreiheit? Insbesondere ab 2022?
 - Es wird eine gewisse Anzahl an barrierefreien Fahrzeugen geben, die im Stadtgebiet verteilt fahren werden, da die barrierefreie Nutzung Teil der Genehmigungsbedingungen beim AT ist. Dennoch kann nicht garantiert werden, dass dieses Angebot gleich von Beginn an zur Verfügung steht.
- Die Betrachtung der Stadt-Umland-beziehungen und ein Ausbau der entsprechenden Korridore sind sinnvoll. Wie soll die Zusammenarbeit mit dem Berliner Umland methodisch ausgestaltet werden?
 - Im Öffentlichen Nahverkehr herrscht territoriale Zuständigkeit. Zur Lösung der Problematik müssen neue Ansätze gefunden werden. Bisher erfolgt ein sogenannter „Naturalausgleich“ - die Verkehre, die seitens des Landes Berlin im Land Brandenburg erbracht werden, erbringt das Land Brandenburg in ungefähr gleichem Maße auf Flächen des Landes Berlin. Schon heute finanziert das Land Berlin aber auch Verkehre im Umland. Dafür ist jedoch die Zustimmung der entsprechenden Landkreise erforderlich. Die bessere Zusammenarbeit beider kann nicht im NVP abgebildet werden, jedoch die bessere Angebotskonzeption über Landesgrenzen hinweg als Ziel in den NVP eingebracht werden, hängt aber auch von der Zustimmung und der Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg ab.
- Bleibt der NVP auf die Landesgrenzen Berlins beschränkt oder werden Ausnahmen für ein- und ausfallende Verkehre definiert? So konnte bisher bei der Rüdersdorfer Straßenbahn der Ausbau einer Haltestelle auf Berliner Stadtgebiet nicht stattfinden, da keine Aussage dazu im bisherigen NVP gemacht wurde.
 - Diese Problematik war bisher unbekannt und muss speziell betrachtet werden.
- Es ist zwar begrüßenswert, dass auch die App zukünftig Störungen und entsprechende Umfahungshinweise anzeigen soll. Aber bereits die Schilderung des tatsächlichen abweichenden Fahrtzieles im Falle von SEV bei der Straßenbahn (wie bereits bei der U-Bahn praktiziert) wäre sinnvoll.
 - Die Diskussion zur Schilderung des tatsächlichen oder des eigentlichen Fahrtzieles wird auch innerbetrieblich bei der BVG geführt. In beiden Fällen gibt es Vor- und Nachteile.
- Ist für das Jobticket ebenfalls eine Digitalisierung angedacht?
 - Die Umstellung aller Ticketarten erfordert Zeit. Das Jobticket soll aber auch digitalisiert werden.

- Wie hat sich die Selbstfinanzierung des ÖPNV in der Region entwickelt und welche Entwicklungen werden in der Zukunft erwartet - insbesondere vor dem Hintergrund der Fahrpreisdiskussion?
 - Die Selbstfinanzierungsrate des ÖPNV hängt maßgeblich von den Tarifen ab. Der massive Ausbau der Infrastruktur und Angebotsausweitungen sind aber vor allem eine Frage der Politik und bedingen nicht zwangsläufig eine gleichlautende Steigerung der Tarife.
- Bisher endet die Tarifzone B an der Berliner Stadtgrenze. Gibt es Überlegungen diesen Geltungsbereich auszudehnen und existieren seitens des Senats dazu Empfehlungen?
 - Die derzeitigen Geltungsbereiche der Tarifzonen wurden auch für den kommenden NVP als Grundlage genommen.

AG 1 ÖPNV-Bedarfsplan (Infrastruktur und Investitionen)*

Matthias Horth, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz; Carsten Kuddella, Center Nahverkehr Berlin CNB

- Wurde ein Verkehrsmodell genutzt, um die Prioritäten für den Bedarfsplan herauszufinden?
 - Es wurden pauschale Abschätzungen vorgenommen und der gesunde Menschenverstand genutzt, wo Schienenverbindungen sinnvoll und notwendig sind.
- Wurde die U-Bahn gar nicht berücksichtigt?
 - Doch, aber die daraus resultierenden Maßnahmen sind noch in der Abstimmung bzw. in der Senatsbefassung.
- Gibt es Vorgaben, die aus der Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV resultieren?
 - Der Modal Split steht im Koalitionsvertrag als politische Bekundung. Der genaue Wert ist letztlich irrelevant, da es ja auch nur ein stadtweiter Durchschnittswert ist.
- Wurde bei der Stammbahn die Systemfrage gestellt?
 - Eine Trasse für den SPNV ist definiert, ob nun Regional- oder S-Bahn nicht. Genaueres wird bis zum Beschluss des NVP ermittelt.
- Wie wird der Prignitz-Express in die Stadt eingeführt?
 - Es wird eine Grundsatzentscheidung auf Basis einer groben Nutzen-Kosten-Untersuchung geben. Die Vorzugsvariante wird dann bis Ende 2019 gefunden.
- Wurde auch die Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur einbezogen wie die Gestaltung von Umsteigeknoten, die Anlage von Betriebshöfen oder Anlagen für den Störfall wie z. B. Gleiswechsel?
 - Zweirichtungsfahrzeuge werden bei der Straßenbahn kommen. Die Priorität liegt auf den Innenstadtlinien und Radialen. Die Einrichtungen für flexible Verkehre kommen qualitativ in den Bedarfsplan, aber nicht jede Weiche wird dokumentiert werden. Die Investitionen kommen in jedem Fall.
- Die Methode der Korridoruntersuchungen ist zweifelhaft in Bezug auf den Deutschlandtakt und die Anbindung der Außenbezirke an die Innenstadt. Ein Problem sind auch die Abbiegefahrten am Karower Kreuz. Und spannend ist ja auch die Entwicklung des Straßenbahnnetzes in Spandau.

- › Äh ja... Ist alles noch im Fluss...
- › Der Diskussionsstand zum Netz i2030 ist gut wiedergegeben, aber die Kehranlage Westend und die kleinteiligere Blockteilung auf dem Süd- und Westring sind nicht enthalten.
 - › Solche weiteren Punkte werden im Bedarfsplan nicht extra benannt. Es wird nur ausgeführt, dass es noch weitere Themen gibt.
- › Ist denn überhaupt die Finanzierung der Projekte gesichert?
 - › Wir ziehen die Bundes-GVFG-Mittel in Betracht und das Land kämpft natürlich um weitere Mittel.

AG 2 Digitalisierung der Fahrgastinformation (Barrierefreiheit)*

Alexander Pilz, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB; Volker Eichmann, Center Nahverkehr Berlin CNB

- › Weiß die BVG welche von ihren Haltestellen barrierefrei sind?
 - › Bei den U-Bahnhöfen: ja. Für die Straßenbahn- und Bushaltestellen ist es schwieriger, weil sie sich teilweise im öffentlichen Straßenraum befinden. Es soll künftig einen Kataster mit der Lage der Haltestellen und deren Barrierefreiheit geben. Er ist jedoch noch nicht vorhanden.
- › Manchmal bekommt man (insbesondere bei gestörten Situationen) nicht die gleiche Fahrgastinformation, je nachdem, welche App man aufruft...
 - › VBB arbeitet daran, dass eine einheitliche Information für alle Unternehmen (BVG, S-Bahn, etc...) zur Verfügung gestellt wird.
- › Sind die digitalen Daten bezüglich der Fahrgast-Routing (wie zum Beispiel der Zustand der Aufzüge) verfügbar für Open-Source Projekte?
 - › Ja, die Informationen sind für alle zugreifbar. Open-Source-Apps bekommen die gleichen Informationen wie die Apps von Verkehrsunternehmen.
- › Ist bei dem Projekt m4guide (Fahrgast-Routing-App) eine Sprachausgabe der Informationen für Sehbehinderte einstellbar?
 - › Ja, die Option kann aktiviert werden.
- › Kommentar: eine kurze Ansage vom Triebfahrzeugführer bei Störungen bereits ab 1 Minute unplanmäßiger Halt würde für die Fahrgäste schon einen deutlichen Mehrwert bringen (auch wenn er noch nicht die Ursache der Störung kennt und nur melden kann, dass er vor einem roten Signal steht). Es ist der Personenfaktor: es gibt dem Fahrgast das Gefühl, dass jemand an Bord ist, der sich um die Störung kümmert.
- › Gibt es Planungen für ein System, in dem die Fahrgäste Störungen melden können? Dies würde eine schnellere Behandlung der Störungen und eine Interaktion mit den Fahrgästen ermöglichen.
 - › Ein solches System gibt es nicht auf der Ebene des VBB. Die BVG macht es schon mit den Meldungen von Nutzern, die sie über Twitter bekommt. Nach bisherigen Erkenntnissen funktionieren solche Systeme in dichten Gebieten gut, wo der ÖPNV viel genutzt wird. Daher kann es in Berlin sinnvoll sein. Der Punkt wird aufgenommen.

AG 3 Stadt-Umland-Verkehre (Angebotsstandards)*

Kai Dahme, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB; Thomas Deutschmann, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

- Wann werden die 10-Minuten-Takte bei der S-Bahn im Stadt-Umland-Verkehr umgesetzt?
 - Die Umsetzung hängt vom notwendigen Infrastrukturausbau und dem Neufahrzeugzulauf ab. Erst nach weiteren Abstimmungen kann ein konkreter Zeitplan aufgestellt werden.
- Die im NVP behandelten Stadt-Umland-Verkehre beziehen sich immer auf Linien, die das Berliner Stadtgebiet berühren. Sollen auch Zubringerverkehre (z.B. zur S-Bahn) im C-Bereich ausgebaut werden?
 - Zubringerverkehre außerhalb von Berlin können im Berliner NVP nicht abgebildet werden, da das Gebiet nicht im Zuständigkeitsbereich liegt. Der Ausbau der Verkehre muss Bestandteil des LNVP Brandenburg sein.
- Die S 3 fährt nur in der Sommersaison (ca. Ende März bis Ende Oktober) ganztägig im 10-Minuten-Takt bis Erkner. Im 20-Minuten-Takt ergeben sich teilweise sehr schlechte Umsteigebeziehungen zur Linie 88 der SRS. Ist ein 10-Minuten-Takt bis Erkner zukünftig für das ganze Jahr geplant?
 - Dies ist bisher nicht geplant. Die Nachfrage rechtfertigt derzeit nur den 10-Minuten-Takt während der HVZ bzw. während des stärkeren Ausflugesverkehrs in der Sommersaison. Für einen ganzjährigen 10-Minuten-Takt muss sich erst eine entsprechende Nachfrage entwickeln.
- Der Regionalverkehr im Nordosten von Berlin ist derzeit stark durch Bauarbeiten beeinträchtigt. Ist nach Abschluss der Baumaßnahmen ein Ausbau des Angebots als „Entschädigung“ für die Fahrgäste vorgesehen? Warum werden abzweigende Linien am Karower Kreuz nicht direkt nach Gesundbrunnen durchgebunden?
 - Auch Bewohner im Berliner Stadtrandbereich (z.B. Hohenschönhausen) brauchen eine Anbindung in das Umland, sodass eine ausschließliche Ausrichtung der Verkehre auf das Zentrum nicht als sinnvoll erachtet wird.
- Ist im Bereich Potsdam – Spandau eine Schnellbusverbindung geplant, die einen attraktiven Zugang zum Fernverkehrshalt in Spandau herstellen kann?
 - Es sollen bald Abstimmungen für den Busverkehr im benannten Korridor erfolgen. Es können zum jetzigen Zeitpunkt aber noch keine konkreten Versprechungen gemacht werden.
- Ist es zukünftig geplant, einen gemeinsamen NVP für Berlin und das nähere Umland aufzustellen, um z.B. Stadt-Umland-Verkehre besser berücksichtigen zu können?
 - Ein gemeinsamer NVP über Landesgrenzen hinweg dürfte rechtlich schwer umsetzbar sein. Bereits heute erfolgt eine sehr enge Abstimmung im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre. Die Schnittmengen und Zielsetzungen des Berliner NVPs und des LNVP Brandenburg sind groß bzw. ähnlich. Die Abstimmungen im Bereich SPNV sind sehr intensiv, im Busverkehr ist es aufgrund der zahlreichen Akteure etwas schwieriger.
- Wird die Durchbindung der Heidekrautbahn auf der Stammstrecke bis Gesundbrunnen in den NVP aufgenommen? Eine Umsetzung bis 2023 wäre realisierbar.
 - Die Reaktivierung der Stammstrecke ist Bestandteil des Projekts i2030.
- Die S-Bahn-Infrastruktur muss im Randbereich für einen dichteren Takt ausgebaut werden. Was ist mit der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn?

- › Der Netzausbau ist Bestandteil der AG Bedarfsplan und soll an dieser Stelle nicht detailliert erörtert werden. Die Potsdamer Stammbahn ist Bestandteil des Projekts i2030, eine Systementscheidung ist derzeit noch nicht getroffen worden.
- › Werden für den NVP auch Verkehrsmodelle berechnet?
 - › Für den SPNV ja (z.B. i2030), für den Busverkehr wären solche Berechnungen zu komplex. Weitere Berechnungen bzw. Prognosen werden für die Bevölkerungsentwicklung und den Modal-Split-Anteil angestellt.
- › Welche Überlegungen werden für die Linien 259 und 390 im Korridor Panketal/Ahrensfelde angestellt?
 - › Die Linie 893 wurde in den letzten Jahren bereits attraktiv ausgebaut, die anderen beiden Linien stehen derzeit nicht so sehr im Fokus, da die Nachfrage derzeit noch überschaubar ist. Das Siedlungswachstum in diesem Bereich wird weiter beobachtet, damit bei relevanten Veränderungen auch angebotsseitig nachgesteuert werden kann.
- › Soll im Bereich Schöneiche/Woltersdorf/Erkner nur der Busverkehr (z.B. 161er) ausgebaut werden oder sollen auch auf den Straßenbahnlinien 87 und 88 Verbesserungen erfolgen?
 - › Der Straßenbahnverkehr ist derzeit bereits gut ausgebaut (Verdichtung der Linie 88 auf einen 10-Minuten-Takt ist bereits erfolgt). Für die Linie 161 ist derzeit kein dichterer Takt, sondern eine zeitliche Ausdehnung des 20-Minuten-Takts geplant. Auch hier muss die Entwicklung weiter beobachtet werden, um rechtzeitig nachsteuern zu können.
- › Ist es geplant, die Linie 420 zum S-Bahnhof Rahnsdorf zu verlängern und damit eine bessere Zubringerfunktion zur S-Bahn zu ermöglichen?
 - › Eine Endstelle im Bereich S-Bahnhof Rahnsdorf ist baulich schwer umzusetzen, da die umliegenden Waldflächen nicht ohne weiteres bebaut werden können. Im Bereich Rahnsdorf soll primär die Linie 161 ausgebaut und verstärkt werden, als den Fokus auf zwei Linien zu legen.

AG 4 Bedarfsgesteuerte Verkehre*

Stephanie Landgraf, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz; Dr. Astrid Karl, Center Nahverkehr Berlin CNB

- › Der VBB hat den nördlichen S1-Korridor Lehnitz—Birkenwerder—Hohen Neuendorf für die Schließung von Angebotslücken identifiziert. Anmerken möchte ich nur, dass der Projektantrag gescheitert ist, weil sich das Ministerium einen „urbanen“ Raum für ein solches Projekt wünschte. Offenbar kenne man im Ministerium die Örtlichkeiten nicht so genau und das sollte vielleicht auch bei den Planungen einbezogen werden.
 - › Okay...
- › Werden die Bedarfsverkehre linien- oder fahrplangebunden sein?
 - › Sowohl als auch ist das denkbar. Teilweise werden die Angebote voll flexibel sein und nur von Ankerhaltestellen ausgehen. Es wird erprobt werden, was der Fahrgast letztlich annimmt. Je nach Gebiet oder Zubringerlinie könnte entschieden werden, ggf. werden die Angebote auch ohne Anmeldung nutzbar sein.
- › Wurden auch die Wohnbaupotenzialflächen berücksichtigt?
 - › Nein, nur die Ist-Wohnstandorte.

- Ist denn die Genehmigung solcher Verkehre möglich, speziell wegen der Barrierefreiheit? Und besteht nicht die Gefahr einer Liberalisierung aller Verkehre?
 - Die Angebote werden barrierefrei sein und für vier Jahre erprobt werden entsprechend der gesetzlichen Möglichkeiten. Das Ergebnis wird dann betrachtet werden, vor allem was die Fragen angeht, ob die Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs weiterhin gegeben ist und sich der ÖPNV tatsächlich dadurch verbessert. Ein Problem würde nur bestehen, wenn der klassische ÖPNV ersetzt werden würde, weil dann das Angebot unter Umständen nicht vollständig barrierefrei oder nur für Smartphone-affine Menschen tauglich wäre.
- Ist denn der BerIKönig schon genehmigt? Und wie sieht es mit den anderen Modellen aus?
 - CleverShuttle und Allygator fahren auf Basis der Experimentierklausel nach PBefG oder nicht gewerblich. Beim BerIKönig der BVG ist das Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen.
- Werden denn die Bedarfsverkehre auf lange Sicht bezahlbar sein? Vielleicht auch nur bezahlbar durch die Kannibalisierung anderer Verkehrsmittel?
 - Die BVG möchte ihren Bedarfsverkehr natürlich auch finanziert wissen. Es wird davon abhängig sein, wie stark die Poolingeffekte sein werden. Das Monitoring wird die Ergebnisse bringen, was die ganze Sache noch sehr spannend macht.
- Wurde überlegt, die Taxibranche mit einzubinden?
 - Es gibt schon bisherige Angebote, an denen sich Taxis beteiligen. Es wird sich zeigen, inwieweit die Taxibranche mit einsteigt oder einbezogen wird. Es wird abzuwarten sein, was die Erprobung bringt.
- Wird denn der Fahrgast am Ende der Erprobungszeit verstehen, dass ein Angebot unter Umständen wieder eingestellt und nicht fortgeführt wird?
 - Bei einem eigenwirtschaftlichen Verkehr wird das der Fahrgast verstehen. Klar wird es ein Klimzug für die kommenden Angebote, eventuell werden die Angebote erst finanziell leistbar im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren. Letztendlich, was die Auswertung einer Studie letztens zeigte, kommen die meisten Fahrgäste ohnehin nur vom Freizeit- und Nachtverkehr und sind keine auf den Bedarfsverkehr angewiesenen Pendler. Und 70 % der Fahrgäste waren vorher ohnehin schon im ÖPNV bzw. mit dem Taxi unterwegs, nur die restlichen 30 % waren Autofahrer oder hatten vorher gar nicht den Fahrtwunsch.

AG 5 ÖPNV-Angebotsentwicklung*

Benjamin Tiedtke, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz; Thomas Deutschmann, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

- Soll die Linie M1 in das Märkische Viertel verlängert werden? Dies hätte viele Vorteile zum bisherigen Busverkehr.
 - Netzerweiterungen sind Themen des ÖPNV-Bedarfsplans und sollen an dieser Stelle nicht weiter erörtert werden.
- Eine achte Zuggruppe auf der Stadtbahn ist bereits eine hohe Herausforderung an die bestehende Infrastruktur. Wurde bei der Planung auch die Eröffnung der U5 mit ihren zu erwartenden Verlagerungseffekten berücksichtigt?

- › Es ist richtig, dass eine achte Zuggruppe die Stadtbahn an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit bringt. Wir gehen aber davon aus, dass dieses Angebot, welches nur in der HVZ geplant ist, auch infrastrukturell möglich ist. Die U5 wirkt entlastend für die Nachfrage aber wir müssen auch die zukünftige Nachfrageentwicklung bereits heute mit berücksichtigen. Der Bedarf wird von unserer Seite schon gesehen.
- › Ist es möglich, S-Bahn-Fahrzeuge aus der derzeit laufenden Beschaffung auch für die anderen Netze zu beschaffen?
 - › Die Teilnetze müssen einzeln vergeben werden, sodass die derzeitige Fahrzeugbeschaffung nicht genutzt werden kann. Daher wird mit hoher Wahrscheinlichkeit eine neue Fahrzeugausschreibung folgen.
- › Ist die Gleichstrom-S-Bahn nach Spandau noch gerechtfertigt (geringe Nachfrage)? Warum soll der Regionalverkehr eingestellt werden, damit die S-Bahn ins Umland verlängert werden kann?
 - › Ja, die Spandauer S-Bahn weist eine ausreichende Nachfrage auf. Die Systemfrage für den Stadt-Umland-Verkehr im Korridor Spandau/Falkensee/Nauen soll nicht an dieser Stelle diskutiert werden. Dies ist Bestandteil des Projekts i2030.
- › Ist es noch vorgesehen, auf der Ringbahn Vollzüge einzusetzen?
 - › Ja, auf dem Teilnetz Ring wird mit dem Neufahrzeugzulauf ab dem Jahr 2023 eine Umstellung der Ringbahnlinien S 41 und S 42 auf Vollzüge erfolgen.
- › Führt die Tageszuggruppe der S 25 nicht heute schon mit 6-Wagen-Zügen?
 - › Nein, die Tageszuggruppe (derzeit S 26) fährt momentan nur mit 4-Wagen-Zügen.
- › Die Teleskopierung von U-Bahnlinien bei dichteren Takten im Kernabschnitt führt teilweise zu Wartezeiten für Fahrgäste, die zum Linienende fahren wollen. Ist dies so beabsichtigt?
 - › Die Teleskopierung hat nachfrageseitige Gründe. Es sollen an den Linienenden aber weiterhin 2 Züge in 10 Minuten verkehren.
- › In Hellersdorf ist mit einem Bevölkerungswachstum zu rechnen. Soll die U5 auch über den Bahnhof Kaulsdorf-Nord hinaus im dichten Takt verkehren?
 - › Es ist keine Taktreduzierung zum bisherigen Angebot geplant. Es sollen in der HVZ weiterhin 2 Züge in 10 Minuten verkehren.
- › Ist es geplant, die Linie S 9, die lediglich im 20-Minuten-Takt über die neu gebaute Südringkurve fährt, zu verdichten?
 - › Bisher ist die Verdichtung der S 9 im Konzept nicht vorgesehen. Die bereits angesprochene Leistungsfähigkeit der Stadtbahn ist ein limitierender Faktor für die Zuführung weiterer Zuggruppen. Es wurde im Konzept als wichtiger erachtet, den Fahrgästen aus Wartenberg (mit der S 75) und aus Erkner (mit der S 3) eine Führung auf die Stadtbahn zu ermöglichen.
- › Wäre es nicht bereits sehr kurzfristig möglich, die Linie 18 zumindest bis zur Haltestelle Landsberger Allee/Petersburger Straße zu verlängern?
 - › Die Verlängerung der Linie bis zum Hackeschen Markt (?) ist bereits sehr kurzfristig vorgesehen. Hierfür laufen bereits sehr konstruktive Gespräche mit der BVG. Ein noch zu lösendes Problem stellt die LSA am Mollknoten dar, die aufgrund der vielen Straßenbahnfahrten an ihre Leistungsfähigkeit gerät.
- › Ist zur Entlastung der Anlagen am Alexanderplatz geplant, die derzeitige Betriebsstrecke durch die Alte und Neue Schönhauser Straße zu nutzen?

- › Dies ist momentan nicht geplant, da die Fahrgäste in der Regel die direkte Anbindung des Alexanderplatzes bevorzugen. Außerdem besteht auf der Betriebsstrecke ein Begegnungsverbot für Flexity-Straßenbahnen, sodass eine Nutzung nur für den Störfall als sinnvoll erachtet wird.
- › Ist eine Fahrzeugbeschaffung ab 2023 nicht erst sehr spät? Ich bin verwundert über Ihren Optimismus, dass sie die ganzen Angebotsmaßnahmen so zeitnah umsetzen möchten.
- › Hier müssen die einzelnen Verkehrsmittel separat betrachtet werden. Bei der Straßenbahn läuft derzeit alle zwei Wochen ein neues Fahrzeug zu, welches kein Altfahrzeug ersetzt, sondern zusätzlich zur Verfügung steht. Daher können Angebotsverbesserungen bei der Straßenbahn bereits kurzfristig umgesetzt werden. Bei der S-Bahn läuft bereits die Beschaffung der Fahrzeuge für das Teilnetz Ring und die Auslieferung startet in den nächsten Jahren. Auch bei der U-Bahn läuft derzeit die Ausschreibung für Neufahrzeuge.

AG 6 E-Mobilität*

Torsten Mareck, Berliner Verkehrsbetriebe BVG; Carsten Kudella, Center Nahverkehr Berlin CNB

- › Wird die Beschaffung der 120 E-Standardbusse auf einmal geregelt?
 - › Nein. Für jedes Jahr soll eine neue Ausschreibung für 30 E-Busse gestellt werden, die dann auch die eventuellen Fortschritte der Hersteller berücksichtigt.
- › Warum soll für große Fahrzeuge und lange Reichweiten eine Zieltechnologie für den E-Bus angestrebt werden? Dieses Segment wird durch den Ausbau von neuen Straßenbahnlinien gedeckt.
 - › Der Ausbau der Straßenbahn mit neuen Straßenbahnstrecken wird nicht alle Buslinien in diesem Bereich bis 2035 ersetzen können. Zudem wird ein weiteres Wachstum des Busverkehrs aufgrund der zusätzlichen Bedarfe der Wachsenden Stadt erwartet. Für die BVG ist das Thema Dieselbus fertig und wird nur als Überbrückung für die nächsten Jahre angesehen. Damit der Busverkehr vor 2035 konsequent in die Elektromobilität einsteigt, ist die Einführung einer Zieltechnologie neben dem Depotlader erforderlich, die aber nicht ein Wettbewerber der Straßenbahn ist. Auch für Ersatzverkehrsmaßnahmen wird der Bedarf für große Busse mit langen Reichweiten weiterhin bestehen.
- › Braucht man für die Errichtung der Oberleitungen bei In-Motion-Charging ein Planfeststellungsverfahren?
 - › Ja, wie bei der Straßenbahn. Es sind aber im Vergleich zu Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn weniger Konflikte für IMC zu erwarten, weil da keine Parkplätze gestrichen werden müssen.
- › Wie viel kostet ein E-Bus?
 - › Etwa Faktor 2-3 ggü. einem Dieselbus. In Europa sind die Hersteller von reinen E-Bussen noch in der Anfangsphase. Lediglich der In-Motion-Charger benutzt schon reife Komponenten des Trolleybusses.
- › Sind die E-Busse barrierefrei? Können E-Busse mit dem Kneeling umgerüstet werden?
 - › Ja. Das Kneeling ist beim Energieverbrauch nicht das wichtigste. Deutlich entscheidender ist die Heizung. Die ersten Standardbusse werden gesonderte Dieselantriebe zur Versorgung der Nebenverbraucher (Heizung, Klimaanlage, Kneeling...) haben, damit die Reichweite der E-Busse ausreichen wird.

- Was passiert mit den Batterien, wenn sie nicht mehr nutzbar sind?
 - Sie werden von dem Batteriehersteller entsorgt.