

DISKUSSION

Herzlich Willkommen in **Arbeitsgruppe 2!**

Unsere Themen sind:

- **Angebotsstrategie:** Angebotsentwicklung an der Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV ausrichten
- **Infrastrukturstrategie:** Angebotsorientierte Entwicklung einer zuverlässigen und leistungsfähigen Infrastruktur als Basis für Modal Shift
- **Nachhaltigkeitsstrategie:** Fahrbetrieb bis 2030 dekarbonisieren und Produktion des ÖPNV sukzessive nachhaltiger gestalten

TEILSTRATEGIE 5 ENTWICKLUNG DES ANGEBOTS

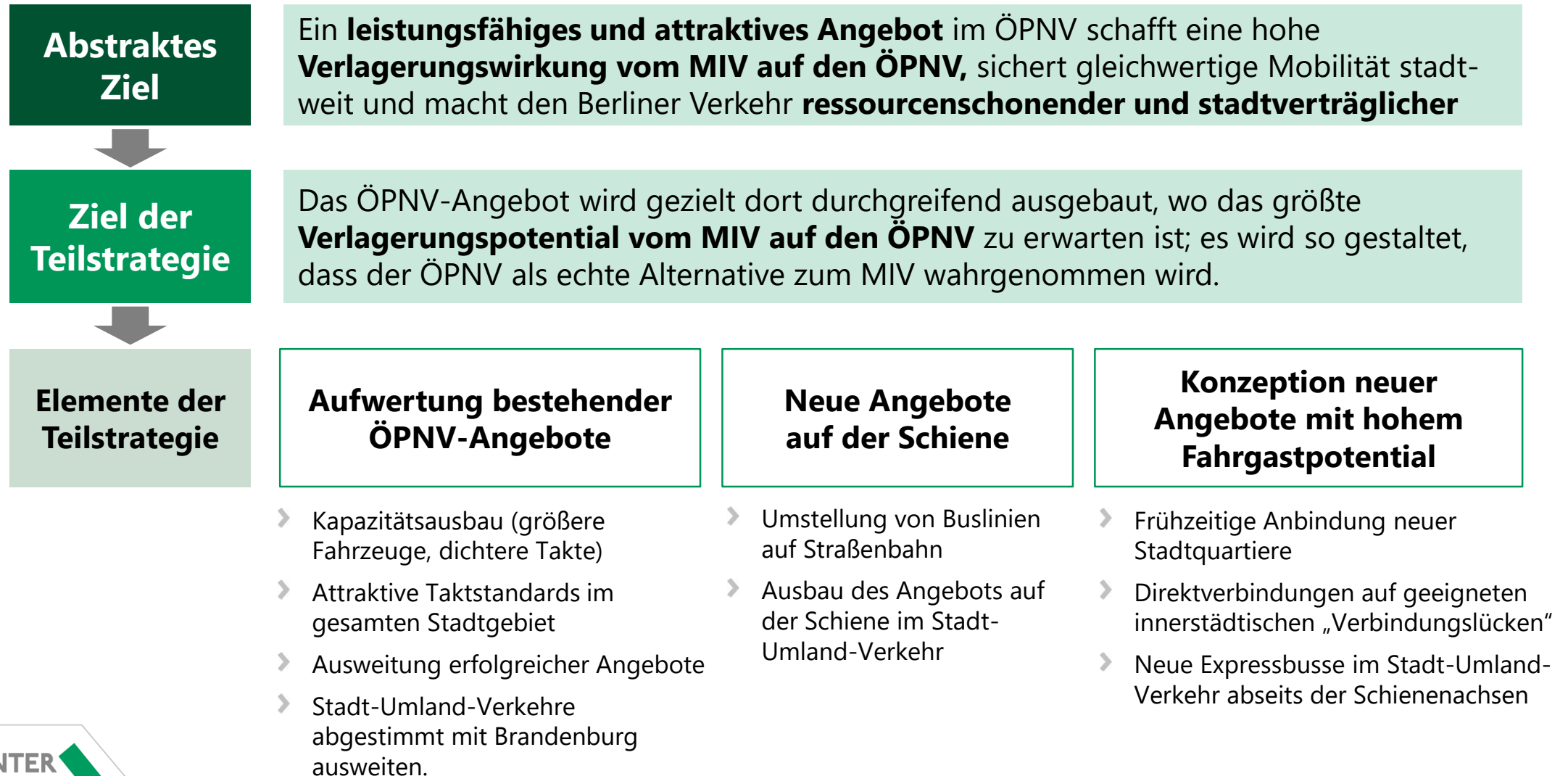
CENTER
NAHVERKEHR
BERLIN 

11.05.2022

**ENTWICKLUNG DES ANGEBOTS AN DER
VERLAGERUNG VOM MIV ZUM ÖPNV AUSRICHTEN**

TEILSTRATEGIE 5

Fortschreibung und Fokussierung der Angebotsstrategie



TEILSTRATEGIE 5

Fortschreibung und Fokussierung der Angebotsstrategie

Neue Angebote auf der Schiene

Aufwertung bestehender ÖPNV-Angebote

Grundsätzliche Abwägung und Priorisierung der konkret räumlich verorteten Planung und Umsetzung entsprechend der limitierenden Faktoren (Infrastruktur, Fahrzeuge etc.), fokussiert am Ziel der „rechtzeitigen“ Verlagerung vom MIV zum ÖPNV

1

Angebot im **Schieneverkehr als Rückgrat** des Berliner ÖPNV-Netzes weiter ausbauen – mit dem passenden Angebot für neue und ausgebaute Strecken

2

Ausbau der Straßenbahn auf nachfragestarken Buskorridoren als **Kapazitäts- und Qualitätssprung**

3

Maßnahmen von **i2030** mit langfristiger Sicherung der dann möglichen Angebote verbinden und die Schiene als **leistungsfähiges Verkehrssystem** ins Berliner Umland ausbauen

4

Kurzfristig **Vorlauf und Ergänzung durch den Bus** dort, wo dieses möglich ist und die Infrastruktur (noch) nicht den Anforderungen gerecht wird

1

Kapazitätsausbau auf allen relevanten Strecken durch **größere oder längere Fahrzeuge** und **dichtere Takte**. Dort wo die die Grenze erreicht ist → Systemwechsel

2

Ausweitung **attraktiver Taktstandards** auf alle geeigneten Strecken und Linien mit großer **Verlagerungswirkung** vom MIV auf den ÖPNV

3

Stadtweiter **Ausbau des 10-Minuten-Netzes** auf alle potenziell nachfragestarken Strecken

4

Am Fahrgastmarkt **erfolgreiche Angebote Metrobus und Expressbus** mit klaren Relationen, dichten Takten und hoher Reisegeschwindigkeit auf weitere Strecken ausweiten

5

Ausweitung der **Standards in Takt- und Bedienzeiten** möglichst **über Berliner Stadtgrenze** hinaus in Abstimmung mit Umland-AT, MIL und VBB

TEILSTRATEGIE 5

Fortschreibung und Fokussierung der Angebotsstrategie

Konzeption neuer Angebote mit hohem Fahrgastpotential

1

Frühzeitige und leistungsfähige **Anbindung neuer Stadtquartiere**, um **ÖPNV-affine Strukturen** zu schaffen

2

Identifikation **innerstädtischer „Verbindungs-lücken“**, mit großen **Reisezeitnachteilen** des ÖPNV gegenüber dem MIV. Bei Eignung Einführung neuer direkter, **tangentialer Expressbusverbindungen**

3

Einführung zusätzlicher **Expressverbindungen im Stadt-Umland-Verkehr**, auf denen der klassische Busverkehr aufgrund der zahlreichen Haltestellenaufenthalte entlang der langen Strecke starke Reisezeitnachteile aufweist

4

Überprüfung und Anpassung bestehender Angebote, Maßstab insbesondere geänderte Nachfrageentwicklungen und sich wandelndes Verhalten der Fahrgäste (z.B. Pandemie) sowie geänderte Präferenzen (Ermittlung durch Marktforschung)

TEILSTRATEGIE 5

Diskussion

- Gibt es Verständnisfragen?
- Zu welchen Punkten haben Sie Anregungen oder Diskussionsbedarf?

TEILSTRATEGIE 6 INFRASTRUKTUR

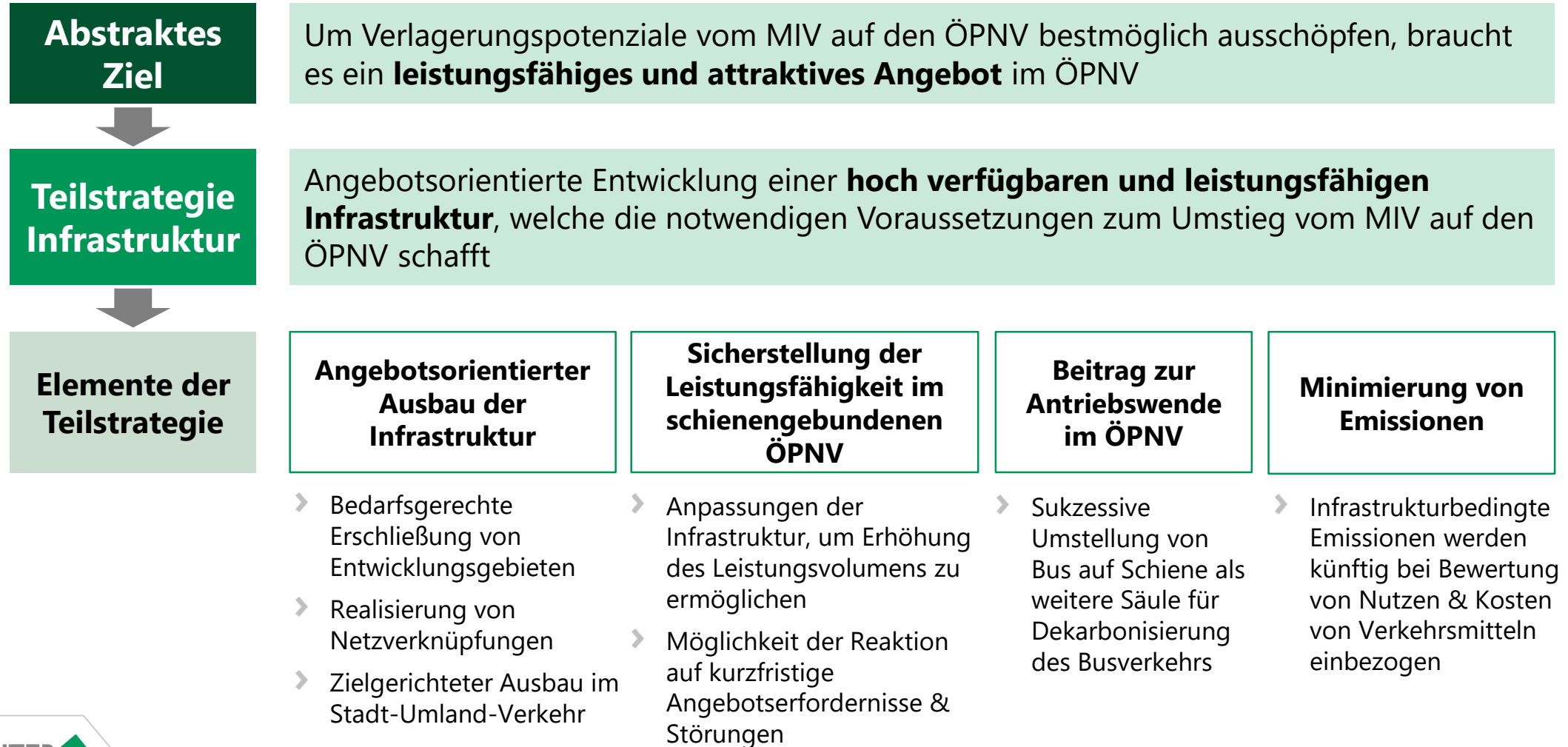
CENTER
NAHVERKEHR
BERLIN 

16.06.2022 – FORUM NAHVERKEHR

**ANGEBOTSORIENTIERTE ENTWICKLUNG EINER
ZUVERLÄSSIGEN UND LEISTUNGSFÄHIGEN
INFRASTRUKTUR ALS BASIS FÜR DEN MODAL SHIFT**

TEILSTRATEGIE 6

Infrastrukturstrategie zur Fortschreibung des Berliner Nahverkehrsplans



TEILSTRATEGIE 6

Infrastrukturstrategie zur Fortschreibung des Berliner Nahverkehrsplans

Angebotsorientierter Ausbau der Infrastruktur

1

Bei der Konzeption von Entwicklungsgebieten ist künftig direkt eine **schienengebundene Erschließung durch den ÖPNV** vorzusehen

2

Infrastrukturvorhaben sollten in **Teilnetzen** realisiert werden, um eine leistungsfähige Netzwerke zu entfalten

3

Durch zielgerichteten Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur sollen **Stadt-Umland-Verkehre** sukzessive **auf die Schiene** verlagert werden

4

Durch Errichtung baulich abgegrenzter Bustrassen sollen die **infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Busverkehrs verbessert** werden

Sicherstellung der Leistungsfähigkeit im schienengebundenen ÖPNV

1

Durch Neuerrichtung von exklusiven Bustrassen sowie Errichtung eigener Bahnkörper sollen **die Fahrwege des ÖPNV priorisiert** werden

2

Ausbau der Bestandsinfrastruktur zur **Erhöhung der Reaktionsfähigkeit der Infrastruktur**

3

Um auf Angebotsausweitungen flexibel reagieren zu können, sind bei künftigen Aus- und Neubauten **Leistungsfähigkeitsreserven** vorzusehen

4

Zur Abstellung und Behandlung der benötigten Mehrfahrzeuge sind die erforderlichen Abstellanlagen sowie **Betriebshof- und Werkstattkapazitäten** zu errichten

5

Zur Maximierung der Infrastrukturverfügbarkeit ist deren **Erhaltung/Betrieb zu digitalisieren**

TEILSTRATEGIE 6

Infrastrukturstrategie zur Fortschreibung des Berliner Nahverkehrsplans

Beitrag zur Antriebswende im ÖPNV

1

Im Hinblick auf die Klimaschutzziele von Bund und Land sind jene **Vorhaben zu priorisieren**, welche bis 2045 eine **unmittelbare Wirkung zugunsten des Klimaschutzes** entfalten

2

Busverkehre, die an ihre systemspezifischen Grenzen stoßen, sind in Abhängigkeit der zu erwartenden Nachfrage **auf die Schiene umzustellen**

3

Die für alternative Antriebe im Bus- und Regionalverkehr notwendige **Ladeinfrastruktur** ist mit Priorität umzusetzen

Minimierung von Emissionen

1

Die **mit der Realisierung von Infrastruktur entstehenden Emissionen** sind bei Systementscheiden zu **minimieren**

2

Mit Blick auf die Vorhaltung der Infrastruktur ist eine möglichst energieeffiziente Materialauswahl zu treffen um den **Primärenergiebedarf** zu **minimieren**

TEILSTRATEGIE 6

Diskussion

- Gibt es Verständnisfragen?
- Zu welchen Punkten haben Sie Anregungen oder Diskussionsbedarf?

TEILSTRATEGIE 7 NACHHALTIGKEIT

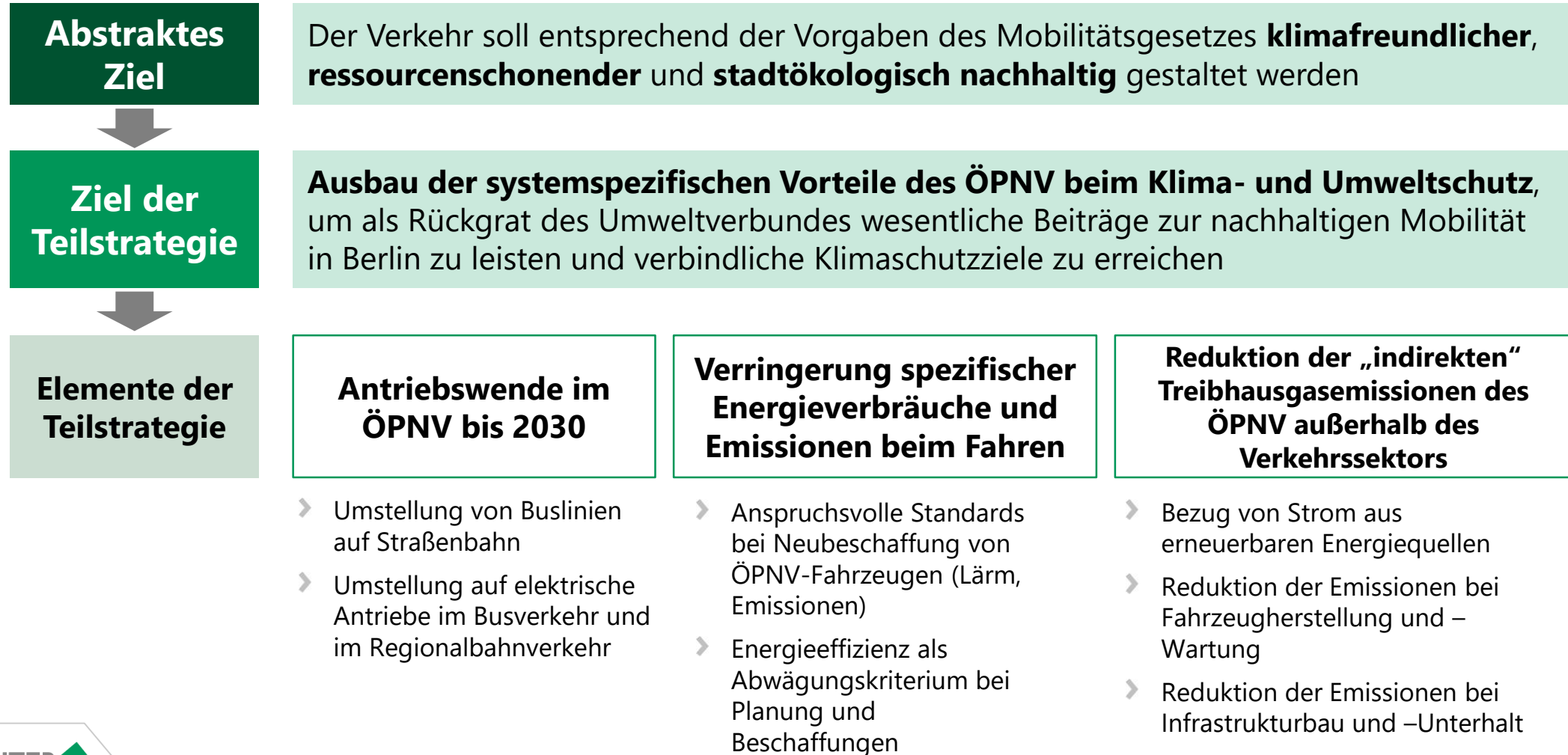
CENTER
NAHVERKEHR
BERLIN 

16.06.2022 – FORUM NAHVERKEHR

**FAHRBETRIEB BIS 2030 DEKARBONISIEREN UND
PRODUKTION DES ÖPNV SUKZESSIVE
NACHHALTIGER GESTALTEN**

TEILSTRATEGIE 7

Strategie zur Dekarbonisierung Fahrbetrieb und nachhaltige Produktion des ÖPNV



TEILSTRATEGIE 7

Strategie zur Dekarbonisierung Fahrbetrieb und nachhaltige Produktion des ÖPNV

Antriebswende im ÖPNV bis 2030

1

Abkehr vom Einsatz fossiler Treibstoffe als Antriebsenergie im Berliner ÖPNV bis 2030

2

Zielgerichtete Implementierung der hierfür nötigen **Infrastruktur** (Neubaustrecken, Ladeinfrastruktur, Betriebshofumbau und -neubau)

3

Neubeschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen durch die BVG ausschließlich mit **emissionsfreien (batterie-) elektrischen Antrieben**

4

Stärkere Koordination zwischen Aufgabenträgern zur Dekarbonisierung des **Stadt-Umland-Verkehrs** über den VBB (Technologie, Kompatibilität)

5

Schrittweise Umstellung auf **emissionsfreie Antriebe im SPNV** bei Neuvergabe der Verkehrsleistungen (gemäß Strategie der Länder koordiniert durch den VBB)

Verringerung spezifischer Energieverbräuche und Emissionen beim Fahren

1

Verringerung der **Lärmemissionen** durch anspruchsvolle Standards bei Neubeschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen und für Schieneninfrastruktur

2

Berücksichtigung der **Energieeffizienz** als Kriterium bei Ausschreibung von neuen ÖPNV-Fahrzeugen

3

Energieeffizienzpotenzial bei Entscheidung zur **Automatisierung des ÖPNV-Betriebs** prüfen und abwägen

TEILSTRATEGIE 7

Strategie zur Dekarbonisierung Fahrbetrieb und nachhaltige Produktion des ÖPNV

Reduktion der „indirekten“ Treibhausgasemissionen des ÖPNV außerhalb des Verkehrssektors

1

Ausschließlicher **Einsatz von Ökostrom** im elektrischen ÖV, um vorgelagerte THG-Emissionen im Energiesektor zu vermeiden

2

Bei **Beschaffungen neuer ÖPNV-Fahrzeuge** soll sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge und ihre Komponenten unter sozialen und umweltbezogenen Mindeststandards hergestellt werden. Ansätze zur Reduktion von THG-Emissionen bei der Herstellung und Wartung sollen geprüft und berücksichtigt werden

3

Ansätze zur Reduktion der THG-Emissionen beim Bau und Unterhalt von Verkehrsinfrastruktur (Neubaustrecke, Betriebshof, Ladeinfrastruktur) sollen geprüft und berücksichtigt werden (Stichwort **Nachhaltiges Bauen**)

TEILSTRATEGIE 7

Diskussion

- Gibt es Verständnisfragen?
- Zu welchen Punkten haben Sie Anregungen oder Diskussionsbedarf?