

16. Wahlperiode

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Eckpunkte für den Nahverkehrsplan 2010 - 2014

Der Senat von Berlin
- Stadt VII C 2-
Tel.: 9025 1025

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin
über Senatskanzlei – G Sen –

V o r b l a t t

Vorlage – zur Beschlussfassung –
über „Eckpunkte für den Nahverkehrsplan 2010-2014“

A. Problem

Das Land Berlin ist als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dazu verpflichtet, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen sicherzustellen (§ 1 Regionalisierungsgesetz). Welche Leistungs- und Qualitätsstandards das öffentliche Nahverkehrsangebot erfüllen muss, definiert der Aufgabenträger über einen Nahverkehrsplan (§ 4 ÖPNVG Berlin). Der gültige Nahverkehrsplan deckt den Zeitraum 2006 bis 2009 ab und ist daher für die Folgejahre fortzuschreiben.

Entsprechend den Vorgaben des Berliner ÖPNV-Gesetzes wird der Nahverkehrsplan vom Senat beschlossen und dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis gegeben.

B. Lösung

Dem Abgeordnetenhaus werden die verkehrspolitisch relevanten Eckpunkte des Nahverkehrsplans 2010-2014 vorgelegt. Diese Eckpunkte sind die wichtigen politischen Weichenstellungen und werden Bestandteil und Grundlage des dann wesentlich detaillierter auszuarbeitenden fachplanerischen Dokumentes sein, über das der Senat beschließt.

C. Alternative und Rechtsfolgenabschätzung

Das Land Berlin ist landesgesetzlich verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Es könnte lediglich auf die parlamentarische Beschlussfassung über die Eckpunkte verzichtet werden. Dagegen spricht, dass im Nahverkehrsplan wesentliche Festlegungen zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV im Land Berlin getroffen werden, so dass im Hinblick auf die Kernaussagen des Plans eine zusätzliche parlamentarische Legitimation angemessen ist.

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Der Nahverkehrsplan stellt eine Richtschnur für die Ermessensausübung bei der Erteilung von Genehmigungen nach Personenbeförderungsgesetz und beim Abschluss von Verträgen über die Finanzierung von Leistungen im öffentlichen Nahverkehr dar.

Der Nahverkehrsplan entfaltet keine unmittelbare Rechts- und damit Kostenwirksamkeit gegenüber den Verkehrsunternehmen.

Der Verkehrsvertrag mit der BVG sieht allerdings vor, dass im Verfahren der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die vertragliche Anpassung der Leistungspflichten und ggf. auch der Ausgleichsparameter vorzubereiten ist. Soweit auf dieser Basis eine Vertragsanpassung erfolgt, hat die Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan mittelbar Auswirkungen auf die Kosten der BVG sowie ggf. auf den Landeshaushalt.

Der Nahverkehrsplan bzw. die hier vorgelegten Eckpunkte nehmen keine Entscheidungen über die Höhe von Beförderungsentgelten vorweg. Die Vorlage enthält generelle Aussagen zur künftigen Tarifgestaltung aus Sicht des Aufgabenträgers. Der konkrete Tarif ist aber weiterhin aufgrund der Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen auf deren Antrag und nach Erörterung in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg (VBB) zu beschließen.

E. Gesamtkosten

Zu den Gesamtkosten wird auf die Darstellung in der Vorlage unter Ziffer 2.5 verwiesen.

F. entfällt.

G. Auswirkungen auf die Umwelt

Die mit den Eckpunkten gesetzten Standards sollen die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöhen, um mehr Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen vom Individualverkehr auf Busse und Bahnen zu veranlassen. Zudem werden anspruchsvolle Umweltstandards für die öffentlichen Verkehrsmittel definiert, um die von Bussen und Bahnen ausgehenden Emissionen zu senken.

H. Auswirkung auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Die Eckpunkte des Nahverkehrsplans betreffen hinsichtlich des Stadt-Umland-Verkehrs auch das Land Brandenburg und die benachbarten Kreise. Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) wirkt daher – ebenso wie die Berliner Verkehrsunternehmen – im Steuerungskreis des Nahverkehrsplans mit und stimmt die relevanten Aussagen des Nahverkehrsplanes mit den betroffenen Brandenburger Aufgabenträgern ab. Die in den Eckpunkten enthaltenen Aussagen zum Stadt-Umland-Verkehr berücksichtigen die Stellungnahme des Verkehrsverbundes.

Der Senat von Berlin
- Stadt VII C 2 -
Tel.: 9(0)25 1025

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e

- zur Beschlussfassung -

über „Eckpunkte für den Nahverkehrsplan 2010-2014“

-

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus stimmt den vom Senat am 10. November 2009 beschlossenen Eckpunkten für den Nahverkehrsplan 2010 bis 2014 zu.

Berlin, den 10. November 2009

Der Senat von Berlin

Klaus Wowereit

.....
Regierender Bürgermeister

Ingeborg Junge-Reyer

.....
Senatorin für Stadtentwicklung

Eckpunkte für den Nahverkehrsplan 2010-2014

Inhalt

1	Einleitung.....	4
2	Rahmenbedingungen des Berliner ÖPNV für 2010-2014.....	5
2.1	Sozioökonomische Entwicklung.....	5
2.2	Rechtsrahmen	6
2.3	Umweltbezogene Rahmenbedingungen.....	7
2.4	Verkehrsverträge	7
2.4.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	7
2.4.2	U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehr.....	8
2.5	Finanzialer Rahmen.....	9
3	Ziele für den ÖPNV im NVP 2010-2014	10
3.1	Öffentliche Interessen (angebotsorientierte Ziele)	10
3.2	Nutzerinteressen (nachfrageorientierte Ziele).....	11
3.3	Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs.....	11
4	Rahmenvorgaben und Angebotsstandards	12
4.1	Infrastrukturelle Rahmenbedingungen	13
4.1.1	Neubau von Infrastruktur	13
4.1.2	Optimierung der vorhandenen Infrastruktur	14
4.2	Eckwerte des Angebotsumfangs	15
4.3	Planungsschwerpunkte 2010 – 2014	16
4.4	Quantitative Angebotsstandards	17
4.4.1	Erschließungsstandards	18
4.4.2	Bedienungsstandards	18
4.4.3	Verbindungsstandards	20
4.5	Qualitative Standards.....	21
4.5.1	Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschluss sicherung	22
4.5.2	Sicherheit	23
4.5.3	Ausstattung, Kapazität und Zustand von Stationen und Fahrzeugen	24
4.5.4	Information und Kommunikation	24
4.5.5	Barrierefreiheit	24
4.5.6	Kundenzufriedenheitsbasiertes Bonus-Malus-System.....	26
4.5.7	Umweltschutz.....	26
4.6	Rahmenvorgaben zur Integration des öffentlichen Nahverkehrs	28

4.7	Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb	30
4.7.1	Ziele und Grundsätze der Tarifentwicklung.....	30
4.7.2	Handlungsfelder der Tarifentwicklung.....	31
4.7.3	Vertrieb	31

1 Einleitung

Das Land Berlin ist als Aufgabenträger dafür verantwortlich, ein ausreichendes Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Leistung der Daseinsvorsorge sicher zu stellen. Innerhalb der Berliner Verwaltung wird die Funktion des Aufgabenträgers im ÖPNV von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wahrgenommen. Dies umfasst die verkehrsträgerübergreifende kontinuierliche Rahmenplanung und Abstimmung der ÖPNV-Angebote sowie die Abstimmung mit den Zielen des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr) und den Planungen der anderen Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr, Rad- und Fußverkehr) im Sinne einer intermodalen Vernetzung.

Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung extern unterstützt:

- Bei der Planung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV - Regionalzüge und S-Bahnen) sowie dem Controlling der entsprechenden Verkehrsverträge wird der Aufgabenträger durch die Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH (VBB) unterstützt, an der das Land Berlin mit 33,3% beteiligt ist.
- Bei Bestellung und Controlling der BVG-Leistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) mit U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre wird der Aufgabenträger seit dem 01.06.2008 durch das Center Nahverkehr Berlin (CNB) unterstützt. Zu den Aufgaben des CNB gehören darüber hinaus die Koordinierung des Aufstellungs- und Planungsprozesses sowie die inhaltliche Bearbeitung des Nahverkehrsplans (NVP) in Abstimmung mit und nach Weisung der Senatsverwaltung.

Die konkrete Angebotsplanung und Fahrplanentwicklung nach Maßgabe des bestellten Rahmenfahrplans erfolgt weiterhin durch die Verkehrsunternehmen. Diese sind auch erster Ansprechpartner für die Fahrgäste.

Der NVP ist das vorgesehene Planungsinstrument, mit dem der Aufgabenträger festlegt, welches ÖPNV-Angebot erforderlich ist. Er setzt für ganz Berlin Standards und Vorgaben, in denen Umfang und Qualität der Leistungen für S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre sowie für den Regionalverkehr definiert sind. Darüber hinaus bildet der NVP den verkehrspolitischen und verkehrsgewerberechtlichen Rahmen für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV.

Der Gültigkeitszeitraum des aktuellen NVP 2006-2009 endet mit diesem Jahr. Der Aufgabenträger ist daher zu dessen Fortschreibung verpflichtet.

Der Prozess der Fortschreibung beginnt mit der Erarbeitung der Eckpunkte unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des Monitorings für den NVP 2006-2009. Der Monitoringbericht für die Jahre 2007/2008 ist beigefügt.

Die Eckpunkte für den NVP 2010-2014 werden vom Abgeordnetenhaus beschlossen und geben die wichtigsten Rahmenvorgaben für den Fortschreibungsprozess vor:

- Die Eckpunkte werden als fester Bestandteil in den Nahverkehrsplan integriert. Die in ihnen festgelegten Ziele der Nahverkehrsplanung stehen damit verbindlich fest (Kapitel 3). Bei der planerischen Konfliktbewältigung in der Umsetzung des NVP ist auf diese Ziele zurückzugreifen.
- Die Eckpunkte setzen Vorgaben für die Entwicklung des Nahverkehrs (Kapitel 4). Diese werden mit der Fortschreibung des NVP konkretisiert. Zu den Vorgaben gehören

qualitative und quantitative Angebotsstandards, Vorgaben zur Integration der Angebote, Planungsschwerpunkte der Angebotsentwicklung sowie Anforderungen zur Weiterentwicklung der Tarife. Darüber hinaus werden Prüfaufträge für konkrete Maßnahmen gesetzt, die im Rahmen der Fortschreibung oder während der Laufzeit des NVP zu bearbeiten sind.

Die vorliegenden Eckpunkte wurden unter Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen, der thematisch betroffenen Senatsverwaltungen, der Bezirke sowie der Fachöffentlichkeit erarbeitet. Dies erfolgte neben bilateralen Gesprächen über einen begleitenden Steuerungskreis sowie in fachöffentlichen Veranstaltungen (NVP- Foren).

Der NVP 2010-2014 wird vom Berliner Senat verabschiedet. Er wird auf den vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Eckpunkten, den entsprechenden gesetzlichen Vorgaben sowie den Zielen des StEP Verkehr basieren.

2 Rahmenbedingungen des Berliner ÖPNV für 2010-2014

Die Vorgaben sowie die Angebots- und Qualitätsstandards des NVP müssen auch die Anforderungen berücksichtigen, die sich aus geänderten Rahmenbedingungen der Verkehrs- und Umweltpolitik ergeben.

2.1 Sozioökonomische Entwicklung

Zu den im Gültigkeitszeitraum des NVP 2010-2014 zu beachtenden sozialen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Entwicklungen gehören vor allem:

- Bevölkerungsentwicklung: Die Bevölkerungszahlen für Berlin verzeichnen derzeit eine leichte Zunahme. Größere Veränderungen sind mittel- und langfristig vor allem hinsichtlich der Altersstruktur zu erwarten, v. a. in Bezug auf die zunehmende Zahl älterer Menschen. All diese Entwicklungen folgen kleinräumlich unterschiedlichen Mustern.
- Einkommensentwicklung: Die Erwerbstätigkeitsquote ist in Berlin in den letzten Jahren angestiegen. Allerdings sind die Einkommen nicht im gleichen Maße gewachsen. Es ist eine zunehmende Anzahl gering verdienender Haushalte zu verzeichnen. Die Auswirkungen der derzeitigen weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.
- Soziale Stadtentwicklung: Im Rahmen des Landesprogramms „Soziale Stadt – Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf“ werden derzeit 35 Gebiete gezielt gefördert (Stand 2009). In diesen leben überproportional viele Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind.

Auf die genannten Entwicklungen wird bei der NVP-Fortschreibung eingegangen werden. Wie bereits der derzeit gültige NVP 2006-2009 soll auch der NVP 2010-2014 die kleinräumlichen demographischen und sozialen Entwicklungen berücksichtigen. Dies gilt vor allem im Hinblick auf die Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf. Für diese wurde im derzeit gültigen NVP in einer umfassenden Analyse eine gute ÖPNV-Erschließung nachgewiesen; strukturelle Benachteiligungen waren nicht erkennbar.

Ziel ist ein gutes ÖPNV-Angebot für möglichst alle Menschen in Berlin. Dazu gehört auch die Beachtung zielgruppenspezifischer Belange. Zu diesen gehören neben den Anforde-

rungen von Senioren vor allem die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Familien mit Kindern. Die Angebotsvorgaben sollen Mobilität unabhängig von Geschlecht und Lebenssituation ermöglichen (Gender Mainstreaming).

2.2 Rechtsrahmen

Die Gewährleistung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das Land Berlin als Aufgabenträger ist nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes sowie nach dem Berliner ÖPNVG dafür verantwortlich, das erforderliche ÖPNV-Angebot nach Umfang und Qualität zu definieren, zu veranlassen und zu finanzieren.

Inhaltliche und verfahrensmäßige Vorgaben zur Finanzierung des ÖPNV sowie für die Vergabe exklusiver Rechte im Bereich des ÖPNV enthält die ab dem 3. Dezember 2009 gültige Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Das nationale Verkehrsgewerberecht (Personenbeförderungsgesetz für Bus/Straßenbahn/U-Bahn und Allgemeines Eisenbahngesetz für Regionalzüge) wird an die Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 angepasst werden. Inhalt und Zeitpunkt der Änderungen sind noch unklar.

Alle in Berlin auf der Basis von Verkehrsverträgen erbrachten und finanzierten Verkehrsleistungen entsprechen bereits den Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007. Diese verlangt, dass die Leistungspflichten der Verkehrsunternehmen und die Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand in sogenannten „öffentlichen Dienstleistungsaufträgen“ zu regeln sind.

Grundsätzliche Veränderungen wird die VO (EG) Nr. 1370/2007 hingegen für die Finanzierung und Genehmigung solcher Verkehre bringen, die nicht auf der Basis „öffentlicher Dienstleistungsaufträge“ erbracht werden (sog. kommerzielle Verkehre). Soweit nicht das Personenbeförderungsgesetz geändert wird, haben derartige kommerzielle Verkehre dann Vorrang vor Verkehren auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge, wenn auf kommerzieller Basis eine ausreichende Bedienung gewährleistet ist. Vor diesem Hintergrund ist es von erheblicher Bedeutung, dass im NVP das Niveau der ausreichenden Bedienung durch netzbezogene Standards und Anforderungen konkretisiert wird. Auf diese Weise kann die Bedienqualität im ÖPNV gesichert und einer „Rosinenpickerei“ auf kommerzieller Basis vorgebeugt werden.

Welche Handlungsoptionen sich hinsichtlich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge zukünftig bieten, wird erst nach der Novellierung des nationalen Rechtsrahmens feststehen. Es ist aber aller Wahrscheinlichkeit nach davon auszugehen, dass die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge an beherrschte Unternehmen unter bestimmten, in der der VO (EG) Nr. 1370/2007 benannten Voraussetzungen möglich sein wird. Relevant wird dies in Berlin allerdings erst im Jahre 2020 mit der Anschlussregelung für den BVG-Verkehrsvertrag. Im Bereich des Schienenverkehrs (Regionalzüge und S-Bahn) wird neben der wettbewerblichen Vergabe voraussichtlich auch die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge weiter zulässig sein. In diesem Fall muss allerdings künftig nach vorgegebenen Regularien eine übermäßige Finanzierung verhindert werden (Überkompensationskontrolle).

2.3 Umweltbezogene Rahmenbedingungen

Der ÖPNV als Teil des Umweltverbundes spielt eine wichtige Rolle bei der Reduzierung der verkehrlichen Umweltbelastungen. Von erheblicher Bedeutung für den ÖPNV sind daher auch die umweltrechtlichen Rahmenbedingungen. In Berlin werden die im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und seinen Verordnungen festgelegten Anforderungen an die Luftqualität und den Umgebungslärm teilweise erheblich überschritten. Eine der Quellen – wenn auch im Vergleich zum motorisierten Verkehr wesentlich weniger bedeutsam – ist auch der ÖPNV. Dies ist bei der Festlegung von Umweltstandards im NVP zu berücksichtigen.

Maßgeblich für die Luftreinhaltung ist die im Mai 2008 novellierte Richtlinie 2008/50/EG der EU über Luftqualität und saubere Luft für Europa (EU-Luftqualitätsrichtlinie), die bis Mitte 2010 durch Änderung des BImSchG in deutsches Recht überführt werden muss. Mit der Novelle wird die Möglichkeit zur Verlängerung der Einhaltefristen für Luftschadstoffe eingeräumt. Dies wird in Berlin mit hoher Wahrscheinlichkeit für Stickstoffdioxid notwendig sein, da die ab Januar 2010 einzuhaltenden Grenzwerte im Jahr 2008 an Straßen teilweise um bis zu 50 % überschritten wurden. Eine Verlängerung der Frist bis zum Jahr 2015 ist jedoch nur möglich, wenn aufgezeigt wird, wie mit weiteren Maßnahmen eine Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden soll. Generell stellt der Berliner Luftreinhalte- und Aktionsplan in der jeweils aktuellen Fassung den Rahmen für alle ÖPNV-spezifischen Vorgaben in diesem Bereich dar.

Die im Jahr 2009 zu erwartenden Verabschiedung der Abgasnorm EURO 6 für schwere Nutzfahrzeuge wird für die zukünftige Beschaffung von Bussen zu beachten sein.

Aufgrund der Pflichten aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, umgesetzt in deutsches Recht im Rahmen des BImSchG, hat der Berliner Senat am 20. Januar 2009 den Lärminderungsplan Berlin 2008 beschlossen. Dieser legt Ziele und Maßnahmen zum Lärmschutz in Berlin fest, die auch im Rahmen des NVP zu beachten sind. Hierzu gehören z. B. die Umsetzung weiterer Tempo-30-Abschnitte oder technische Maßnahmen im Bereich der Schiene.

Zusätzlich plant die EU im Rahmen der neuen Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge (KOM 2007 817endg.; Ratsdok. 5113/08) zukünftig ein Berechnungsverfahren für die Berücksichtigung von Umweltkriterien bei der Ausschreibung von Verkehrsdienssten verbindlich einzuführen. Dies wird voraussichtlich ab 2012 zu beachten sein.

Hinsichtlich des Klimaschutzes ist es Aufgabe des ÖPNV, die Ziele des Berliner Landesenergieprogramms 2006-2010 zu unterstützen.

2.4 Verkehrsverträge

2.4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im S-PNV (Regionalzug und S-Bahn) schließen das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, und das Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR), als Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen Verkehrsverträge über die Erbringung von Verkehrsleistungen.

Die direkt vergebenen SPNV-Verträge mit der DB Regio AG und der S-Bahn Berlin GmbH laufen noch bis 2012 (DB Regio) bzw. bis 2017 (S-Bahn).

Bis 2014 werden fast alle Berliner SPNV-Linien im Wettbewerb an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vergeben sein. Für den Großteil der zurzeit von der DB Regio AG betriebenen Linien wurde 2008 ein Vergabeverfahren begonnen. In diesem Ausschreibungs-paket sind die RE-Linien über die Stadtbahn zur Betriebsaufnahme ab Dezember 2012 und die Interims-Anbindung zum Flughafen BBI über die Anhalter Bahn ab Dezember 2011 enthalten. In die Laufzeit des NVP fällt vor allem die Neuvergabe weiterer Regionalverkehrsleistungen zur Betriebsaufnahme ab Dezember 2014.

Im NVP 2010-2014 sind die aus Sicht des Landes Berlin erforderlichen qualitativen Vorgaben und Kriterien für die anstehenden Vergaben einschließlich der Vorbereitungen für die zukünftige Vergabe der S-Bahn-Leistungen aufzustellen.

2.4.2 U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehr

Die Grundlage der Leistungsbestellung bei der BVG durch das Land Berlin ist der seit 1. Januar 2008 gültige Verkehrsvertrag. Die Vertragslaufzeit endet zum 31. August 2020.

Die Regelungen des Verkehrsvertrags basieren auf den im NVP 2006-2009 vorgegebenen Leistungsvolumina und qualitativen Standards und konkretisieren diese. Die zu leistenden Ausgleichszahlungen richten sich nach entsprechenden Parametern für das zu erbringende Leistungsvolumen bzw. das konkrete Fahrplanangebot. Dieses entwickeln die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die BVG gemeinsam im Zuge der jährlichen Fahrplanbestellung sowie unterjähriger Fahrplanänderungen.

Aufgrund der im Vertrag vereinbarten ‚Preisschilder‘ für die einzelnen Leistungen können Kosten, die durch eine eventuelle Anpassung des Angebots an geänderte NVP-Vorgaben entstehen, rechtzeitig und verbindlich eingeschätzt werden. Die vertraglich vereinbarten Leistungsvolumina können angepasst werden, wenn dies aufgrund geänderter Vorgaben und Standards erforderlich ist. Der vertraglich vereinbarte finanzielle Ausgleich ist dann entsprechend anzupassen. Dies gilt analog für die wirtschaftlichen Auswirkungen veränderter qualitativer Standards.

Neben der BVG erbringen auch noch weitere Verkehrsunternehmen Bus- und Straßenbahnverkehrsleistungen auf Berliner Stadtgebiet ohne verkehrsvertragliche Regelung mit dem Land Berlin. Überwiegend handelt es sich dabei um Leistungen von Unternehmen aus dem Umland auf Basis eigenwirtschaftlicher Liniengenehmigungen, die primär der Anbindung von Nachbarkommunen an das Berliner Verkehrsnetz dienen. Anders als bei den durch die BVG auf Basis des Verkehrsvertrags erbrachten Leistungen können die Standards des NVP bei solchen Linien nur über die nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erforderlichen Genehmigungsverfahren umgesetzt werden. Die Standards des NVP gelten für die Verkehrsunternehmen zwar nicht unmittelbar, müssen aber im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens bei der Abwägung der Entscheidung beachtet werden.

2.5 Finanzieller Rahmen

Unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten entsprechend der jeweiligen mittelfristigen Finanzplanung des Senats, der abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie der aktuellen und für die nächsten Jahre geplanten Vergaben von SPNV-Leistungen ergibt sich folgender Rahmen für die Inanspruchnahme des Landeshaushaltes durch den ÖPNV in den Jahren 2010-2014:

Finanzieller Rahmen des ÖPNV für 2010 - 2014 (Angaben in Mio. €)					
Jahr	2010	2011	2012	2013	2014
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)					
Regionalzüge ¹⁾	48,4	50,8	57,9	58,7	59,5
S-Bahn	236,4	240,2	244,2	248,3	252,3
Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähren)					
BVG-Vertrag ²⁾ , davon	250,0	250,0	250,0	250,0	250,0
Leistungsbestellung	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
Infrastrukturvorhaltung	175,0	175,0	175,0	175,0	175,0
Investitionen					
Investitionsfinanzierung ³⁾ , davon	129,0	161,0	172,0	172,0	172,0
Grundsanierung und Neubau von BVG-Infrastruktur	98,3	101,6	110,3	115,4	112,4
Neubeschaffung Straßenbahnen	16,3	49,4	51,7	50,1	52,6
Infrastrukturinvestitionen S-Bahn	14,4	10,0	10,0	6,5	7,0
Ausgleichsleistungen					
Schüler/Auszubildende (PBefG §45a) ⁴⁾	64,7	64,7	64,7	64,7	64,7
Schwerbehindertenfreifahrt (SGB IX) ³⁾	23,4	23,8	24,0	24,5	24,9
Berlin Ticket S ³⁾	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0

¹⁾ Angaben unter Berücksichtigung Teilausschreibung Regionalzugleistungen und Interimsanbindung BBI, ohne EAV-Ausgleich

²⁾ Ohne Berücksichtigung der Preisgleitung und vorbehaltlich Änderungen durch Revision des Vertrages

³⁾ Angaben entsprechend dem Senatsbeschluss zum Doppelhaushaltssplan 2010/2011 sowie zur Finanzplanung 2012/2013

⁴⁾ Angaben gem. Vertrag über die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr vom 21.12.2004

Der Ausgleichsbetrag für die Leistungsbestellung bei der BVG umfasst bereits die Verkehrsleistungen auf den derzeit in Bau oder Planfeststellung befindlichen Neubaustrecken der U-Bahn und Straßenbahn, die in den nächsten Jahren eröffnet werden (U55, Adlershof, Hauptbahnhof, vgl. Kap. 4.1.1). Darüber hinaus gehende Netzerweiterungen sind nicht berücksichtigt.

Das Finanzierungsvolumen bildet den gegenwärtigen quantitativen und qualitativen Stand des ÖPNV-Leistungsvolumens ab. Sofern sich aus dem NVP 2010-2014 ein zusätzlicher Bedarf an Verkehrsleistungen ergibt, der über die Optimierungspotenziale hinaus geht, die bei Abschluss des Verkehrsvertrages bereits absehbar waren, ist eine Überprüfung erforderlich und bei Bedarf eine entsprechende finanzielle Anpassung der Vertragsentgelte im Rahmen der Aufstellung der jeweiligen Haushaltspläne zu beantragen. Gleches gilt auch für eventuelle Änderungen der Qualitätsstandards, wenn diese von den geltenden vertraglichen Verpflichtungen abweichen.

Zusätzlich finanziert die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den Neu- und Ausbau sowie die Grundinstandsetzung der ÖPNV-Schieneninfrastruktur der BVG (U- und Straßenbahn). Ferner wird die Beschaffung neuer Niederflurfahrzeuge für die Straßenbahn finanziert.

3 Ziele für den ÖPNV im NVP 2010-2014

3.1 Öffentliche Interessen (angebotsorientierte Ziele)

Der öffentliche Nahverkehr erfüllt wesentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit. Aus diesen öffentlichen Interessen ergeben sich angebotsorientierte Ziele für die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs (z. B. Modalsplit-Ziele, Sicherung gleichwertiger Mobilitätschancen, soziale Integration).

Diese Ziele werden für den ÖPNV – eingebettet in den Rahmen der Zielsetzungen für die gesamte verkehrliche Entwicklung – im StEP Verkehr festgelegt, der sich derzeit ebenfalls in der Fortschreibung befindet. Aufgrund des engen Zusammenhangs zwischen StEP Verkehr und NVP werden die Pläne im Gegenstromprinzip erstellt. Die Ziele des StEP werden damit über die Rahmenvorgaben und Planungsschwerpunkte des NVP umgesetzt. Die Zielfestlegung im StEP wiederum wird mit den Handlungsfeldern und Spielräumen des NVP abgestimmt.

Die zeitlichen Horizonte der beiden Pläne sind jedoch sehr unterschiedlich (NVP bis 2014; StEP Verkehr bis 2025). Allein mit der Umsetzung des NVP 2010-2014 werden die auf den Zeithorizont 2025 ausgerichteten gesamtstädtisch und verkehrsträgerübergreifend definierten Ziele des StEP Verkehr durch den ÖPNV anteilig nicht ausreichend unterstützt werden können. Zu einem späteren Zeitpunkt müssen daher weitere Maßnahmen im ÖPNV ergriffen werden bzw. es müssen in der Umsetzung des StEP die stadtweiten Rahmenbedingungen und infrastrukturellen Anforderungen darauf ausgerichtet werden, dessen Ziele zu erreichen.

3.2 Nutzerinteressen (nachfrageorientierte Ziele)

Aus den unter anderem über Kundenzufriedenheitsbefragungen ermittelten Kundenbedürfnissen, der Kundenakzeptanz und dem Nachfragepotential ergeben sich insbesondere Anforderungen hinsichtlich der Erschließung (Haltestellendichte), Bedienung (Abfahrtshäufigkeit und Bedienungszeitraum) und Verbindung (Reisezeit) sowie der Qualität.

Bei der Fortschreibung des NVP für die Jahre 2010-2014 sind die bisher geltenden Standards dahingehend zu überprüfen, ob und inwieweit eine Anpassung an veränderte sozio-demografische Entwicklungen erforderlich ist. Durch verschobene Arbeits- und Ladenöffnungszeiten und den demographischen Wandel ändert sich das Fahrgastaufkommen und -potenzial nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich. Ebenso verändern sich die Anteile der verschiedenen Fahrtzwecke, vor allem der Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu. Ziel ist es, das ÖPNV-Angebot diesen sich wandelnden Bedürfnissen anzupassen und den Wünschen und Anforderungen der Fahrgäste gerecht zu werden.

3.3 Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs

Der Aufgabenträger hat für eine effiziente Verwendung der öffentlichen Mittel des Landes Berlin Sorge zu tragen. Ein wichtiges Ziel ist mithin die weitere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Seit Abschluss des BVG-Verkehrsvertrags ist das Besteller- Ersteller- Prinzip im Berliner ÖPNV vollständig umgesetzt. Damit sind folgende positive Effekte für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger verbunden:

- Mit Hilfe der Verkehrsverträge kann der Aufgabenträger Leistungen bestellen, um die Daseinsvorsorge zu gewährleisten, da die fachliche Zuständigkeit mit der unmittelbaren Zuständigkeit für die Finanzen einhergeht. Öffentliche und wirtschaftliche Interessen werden gleichberechtigt abgewogen.
- Alle bestellten Leistungen werden finanziell ausgeglichen, da die „Preisschilder“ für alle bestellbaren Angebotsmaßnahmen festgelegt sind (vgl. Kap. 2.4.2). Zusätzliche Bestellungen des Aufgabenträgers gefährden mithin nicht die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen, die auf Basis ihrer Verträge ökonomisch langfristig planen können.
- Die Verkehrsunternehmen können im Rahmen des Vertrages unternehmerisch agieren. Die vertraglich geregelten Abstimmungspflichten sowie die auf dem NVP basierenden Standards und Rahmenvorgaben stellen wiederum sicher, dass die Daseinvorsorge nicht den Wirtschaftlichkeitserwägungen des Unternehmens nachgeordnet wird.

Die Vertragsstrukturen ermöglichen somit eine einfache Abschätzung der erwarteten wirtschaftlichen Folgen veränderter NVP- Vorgaben, soweit sich diese in einer Anpassung der fahrplanmäßigen Leistungen ausdrücken.

Änderungen mit Bezug auf Qualität- und Umweltstandards können im Rahmen des Vertrages mit der BVG in einem geregelten Verfahren angepasst werden. Kosten und Nutzen diesbezüglich veränderter NVP- Vorgaben sind daher bei der Erstellung des NVP abzuschätzen. Sollten sich daraus ein erhöhter Finanzbedarf der BVG ergeben, wird geprüft, ob dafür die haushalterischen Voraussetzungen geschaffen werden können.

Höhere Reisegeschwindigkeiten wirken qualitätssteigernd. Sie können zu steigender Nachfrage und entsprechend höheren Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen führen. Wird die fahrplanmäßig notwendige Fahrzeit erhöht (bzw. abgesenkt), so steigt (bzw. sinkt) zudem der gemäß Verkehrsvertrag der BVG zu zahlende Ausgleichsbetrag. Maßnahmen zur Beschleunigung des Oberflächenverkehrs bilden daher in wirtschaftlicher Hinsicht einen Schwerpunkt des NVP.

4 Rahmenvorgaben und Angebotsstandards

Neben der Berücksichtigung der externen Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 2) ordnen sich der NVP und seine Rahmenvorgaben insgesamt in eine Strategie zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und der Umsetzung der Ziele des StEP Verkehr ein:

- Kurzfristig wirksame Bestandteile sind die jeweiligen Bestellungen der jährlichen Rahmenfahrpläne und die operative Umsetzung der laufenden Controlling-Ergebnisse. Hierzu zählen auch die laufende Abstimmung des Aufgabenträgers mit anderen Verwaltungen sowie der Abschluss der Qualitätssicherungsvereinbarung für die Beschleunigung des ÖPNV mit der Verkehrslenkung Berlin (VLB).
- Der NVP deckt die mittelfristige Entwicklung innerhalb seines Zielhorizonts ab und setzt hierfür die entsprechenden Rahmenvorgaben und Standards, auf deren Basis dann die jeweiligen kurzfristigen Maßnahmen geplant und umgesetzt werden.
- Die langfristige Perspektive sichert der StEP Verkehr über seine Vorgaben zur Infrastrukturentwicklung sowie zum Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern ab. Er benennt die langfristig wirksamen Ziele zur Berliner Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, in die sich der NVP einordnet und sichert diese bei den anderen Verkehrsträgern ab. Hierzu zählen auch die Wechselwirkungen zwischen Maßnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern, etwa der gezielte Einsatz von Push-Pull-Maßnahmen.

Grundsätzlich orientiert sich der NVP 2010-2014 zur Erfüllung der genannten Zielsetzungen an den nachfolgend benannten und bereits bestehenden Standards des derzeit gültigen NVP 2006-2009. Sie sind beizubehalten und werden im Rahmen der Erstellung des Plans auf gegebenenfalls nötige Anpassungen überprüft. Entsprechende Prüfaufträge und definitiv gesetzte Vorgaben sind in den folgenden Kapiteln farblich hervorgehoben.

Es ist darauf zu achten, dass sich die Verkehrsträger des Umweltverbundes – Fußgänger, Fahrradverkehr und ÖPNV – gleichermaßen gut entwickeln können. Nur mit der gleichwertigen Förderung aller Träger des Umweltverbundes kann der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr nachhaltig und wirksam reduziert und eine langfristig wirtschaftliche Erbringung des ÖPNV gesichert werden. Bei allen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass Verlagerungen primär vom MIV zum Umweltverbund und nicht innerhalb des Umweltverbundes (etwa vom ÖPNV zum Radverkehr oder umgekehrt) bewirkt werden.

4.1 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

4.1.1 Neubau von Infrastruktur

Während des Geltungszeitraums des fortzuschreibenden NVP bis 2014 wird sich die Erweiterung der ÖPNV-Infrastruktur auf wenige Maßnahmen beschränken. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt sowohl bei der S-Bahn als auch bei der U-Bahn auf der Sanierung der vorhandenen Infrastruktur.

Im Bereich des Regionalzug- und S-Bahnnetzes sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Wichtigstes Vorhaben ist die Anbindung des neuen Flughafens BBI. Mit Inbetriebnahme des Flughafens im Jahr 2011 wird der neue Flughafenbahnhof für S-Bahn sowie Regional- und Fernzüge eröffnet. Die Anbindung des Flughafenbahnhofs über die Dresdner Bahn wird voraussichtlich erst nach 2014 erfolgen.
- Die erste Stufe der S 21 vom Nordring bis Hauptbahnhof wird voraussichtlich bis 2014 in Betrieb genommen.
- Im Zuge der Sanierung des Bahnhofs Ostkreuz wird voraussichtlich bis zum Jahr 2014 ein neuer Bahnsteig für Regionalzüge über die Stadtbahn in Betrieb genommen. Der geplante Regionalbahnsteig parallel zur Ringbahn wird voraussichtlich erst nach 2014 für Regionalzüge zur Verfügung stehen.
- Bis 2014 soll die Errichtung des Regionalbahnhofs Köpenick abgeschlossen sein. Der Regionalbahnhof Karlshorst wird dann geschlossen werden.
- Der S-Bahnverkehr wird während der Laufzeit des NVP durch die umfangreichen Erneuerungsmaßnahmen am S-Bahnhof Ostkreuz beeinflusst.

Im U-Bahnnetz werden nach der Inbetriebnahme der U55 im Jahr 2009 während des Gültigkeitszeitraumes des NVP 2010-2014 keine Erweiterungen fertig gestellt. Die Inbetriebnahme der U5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor wird erst nach dem Gültigkeitszeitraum des NVP erfolgen.

Bei der Straßenbahn werden bis 2014 folgende Neu- und Ausbaumaßnahmen umgesetzt:

- Wissenschaftsstadt Adlershof (1,8 km)
- Invalidenstraße/Hbf (2,2 km)
- Anbindung Ostkreuz (0,3 km)

Weitere Maßnahmen – hauptsächlich im Straßenbahnverkehr – sollen zunächst einer Machbarkeits- und dann einer Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen werden und sind ggf. noch im NVP entsprechend zu berücksichtigen.

Darüber hinaus gehende Neubauprojekte aus dem derzeit in Fortschreibung befindlichen StEP Verkehr werden voraussichtlich erst nach 2014 realisiert.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Zur besseren Orientierung an den Kundenbedürfnissen und bei Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist das Angebot der Straßenbahn auf der bestehenden Infrastruktur entsprechend der sich ändernden Nachfragestrukturen zu optimieren. Dabei sind auch die Wechselwirkungen mit der Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund ist im NVP zudem der erforderliche Änderungsbedarf mit Blick auf die kleinteilige Ergänzung und Anpassung der Straßenbahninfrastruktur zu ermitteln. Dabei soll geprüft werden, ob kleinteilige Anpassungen des vorhandenen Straßenbahnnetzes erforderlich werden (z.B. Weichenverbindungen, Gleiswechsel oder Endstellen), um den Anforderungen der Angebotsentwicklung entsprechen zu können. Außerdem ist zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der Anbindung des Ostkreuzes über die Sonntagstraße die Straßenbahn in der Boxhagener Straße stillgelegt werden soll.

4.1.2 Optimierung der vorhandenen Infrastruktur

Neben der Sanierung der vorhandenen Infrastruktur liegt ein weiterer Investitionsschwerpunkt auf der Optimierung der Infrastruktur vor allem im Bus- und Straßenbahnnetz. Hierzu gehören Beschleunigungsmaßnahmen und die weitere kundenfreundliche Gestaltung der Zugänge zum Nahverkehrsnetz.

Regionalzug, S-Bahn und U-Bahn

Durch zusätzliche Zugänge zu den vorhandenen Regional-, S- und U-Bahnhöfen soll die Erschließungswirkung des ÖPNV verbessert werden. So können Nutzen und Auslastung der Bahninfrastruktur erhöht werden, ohne dass sich die Betriebskosten des Netzes nennenswert erhöhen. Die dazu bereits im NVP 2006-2009 aufgestellte Prioritätenliste soll im NVP 2010-2014 beschleunigt umgesetzt werden.

Straßenbahn und Bus

Die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur im Oberflächenverkehr (Bus und Straßenbahn) ist für den Ausbau des ÖPNV von zentraler Bedeutung, vor allem aufgrund der verkehrlichen wie wirtschaftlichen Bedeutung der Fahrzeit (Kap. 3.3). Ziel der Optimierung ist die weitere Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse.

In den vergangenen Jahren sind Busse und Straßenbahnen insgesamt langsamer geworden. Als Lösungsansatz ist im November 2008 bereits eine Qualitätssicherungsvereinbarung zwischen dem Aufgabenträger, der BVG und der VLB mit dem Ziel der Verbesserung bestehender sowie der Wiederherstellung verloren gegangener Beschleunigungseffekte an Lichtsignalanlagen abgeschlossen worden.

Um die gewünschte Priorisierung des ÖPNV zu erreichen, werden aber stärker als bisher auch infrastrukturelle Maßnahmen im Straßenraum erforderlich sein. Für eine wirksame Beschleunigung des ÖPNV sind verstärkt koordinierte Maßnahmen, von der weiteren Beschleunigung an Lichtsignalanlagen über gezielte bauliche Anpassung im Straßenraum (z.B. nahe am Knoten gelegene Haltestellenkaps, Busschleusen, Bustrassen etc.) bis hin zur generellen Optimierung von Haltestellen (Aufhebung, Verschiebung, Zusammenlegung), erforderlich. Durch verkürzte Fahrzeiten erzielte Einsparungen bei den vertragli-

chen Ausgleichzahlungen sind in die Ausweitung des Angebots zu reinvestieren. Die Verwirklichung dieser Maßnahmen ermöglicht auch eine teilweise Kompensation von Tempo-30-Maßnahmen im Rahmen des Lärmminderungsplans, da damit die Reisezeit des ÖPNV im Saldo gehalten oder verkürzt werden kann.

Um die Beschleunigungsmaßnahmen vollständig wirksam zu machen, sind auch entsprechende Maßnahmen bei der BVG erforderlich. Im Rahmen der Umsetzung ist zu prüfen, wie in der Fahrplangestaltung und der operativen Betriebsdurchführung eine möglichst hohe Beschleunigungswirkung gewährleistet werden kann.

Ein effizienter und aus Kundensicht qualitativ hochwertiger ÖPNV setzt geeignete Endstellen gerade auch im Innenstadtbereich voraus. Wird dies – wie am Hauptbahnhof geschehen – nicht berücksichtigt, entstehen Mehrkosten durch nicht bedarfsgerechte Fahrten oder Leerfahrten. Daher müssen betrieblich geeignete Endstellen im Rahmen der Stadtentwicklung und Flächennutzung berücksichtigt werden.

Bauarbeiten an der bestehenden Infrastruktur sind durch die Verkehrsunternehmen betriebsübergreifend so zu planen und zu koordinieren, dass die Belastungen für die Fahrgäste minimiert werden.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Um eine Beschleunigung bei Bus und Straßenbahn zu erreichen, sollen im NVP 2010-2014 folgende Maßnahmen festgeschrieben werden:

- Es soll eine Leitlinie entwickelt werden, die den beteiligten Akteuren BVG, Planern und Verwaltung als Richtschnur für die Gestaltung der Oberflächen-Infrastruktur bei Bus und Straßenbahn dient.
- Die Wartezeiten für Bus und Straßenbahn an Ampeln (LSA) sollen minimiert werden, im Zweifelsfall auch zu Lasten des MIV. Bereits mehr als 60% der relevanten LSA sind heute schon mit der erforderlichen Technik ausgestattet. Es ist jedoch noch erhebliches Beschleunigungspotential vorhanden, das durch BVG und VLB gemeinsam besser ausgeschöpft werden soll.
- Das laufende Beschleunigungsprogramm Bus soll mit maximalem Nutzen für den ÖPNV zügig umgesetzt werden.

Es soll begonnen werden, die Straßenbahn- und Businfrastruktur (Haltestellen und Fahrwege) schneller, komfortabler und vermehrt barrierefrei zu gestalten. Neben Aufgabenträger, BVG und VLB sind hier auch die Bezirke als Straßenbaulastträger gefordert. Bei Auswahl und Ausgestaltung der Maßnahmen zur Beschleunigung sind die Belange anderer Verkehrsteilnehmer, die Verkehrssicherheit sowie die Anforderungen der Stadtgestaltung angemessen zu berücksichtigen.

4.2 Eckwerte des Angebotsumfangs

Bezugspunkte der Angebotsentwicklung im Berliner Nahverkehr sind das Bestandsstreckennetz und der Rahmenfahrplan des Jahres 2008.

Bei der Fortschreibung des Mindestangebots ist mithin von den folgenden Streckenlängen in Berlin auszugehen (Stand Dezember 2008):

Regionalzug:	145 km
S-Bahn:	245 km
U-Bahn:	144 km
Straßenbahn:	194 km
Bus:	1 270 km

Die Festlegung des Angebotsumfangs im NVP basiert auf den folgenden Eckwerten für die zu erbringenden Verkehrsleistungen (Nutz-km ohne Betriebsfahrten):

Regionalzug:	6,11 Mio.	Zugkm
S-Bahn:	28,97 Mio.	Zugkm
U-Bahn:	20,30 Mio.	Zugkm
Straßenbahn:	20,00 Mio.	Zugkm
Bus:	88,70 Mio.	Buskm
Fähre:	18.405	Betriebsstunden

Diese Werte sind in den aktuellen Verkehrsverträgen vereinbart sowie für die mit dem Land Brandenburg fest vereinbarten Vergabeverfahren im SPNV gesetzt. Vertraglich gesichert sind auch die Leistungen auf bereits im Bau befindlichen bzw. verbindlich geplanten Neubaustrecken. Für die S-Bahn umfasst dies die Finanzierung der Mehrleistungen zum Flughafen BBI ab dessen Eröffnung sowie der ersten Stufe der S21 zum Hauptbahnhof ab 2014. Bei der BVG sind die U55 sowie die Straßenbahnstrecken zum Hauptbahnhof und zu der Wissenschaftsstadt Adlershof berücksichtigt. Weitere Mehrleistungen aufgrund von darüber hinausgehenden Infrastrukturvorhaben, die während der Laufzeit des NVP möglicherweise realisiert werden, sind dagegen nicht berücksichtigt.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Die Leistungsvolumina des ÖPNV sind im NVP unter Berücksichtigung der in den Eckpunkten vorgegebenen Ziele und Rahmenvorgaben auf die Übereinstimmung von verkehrspolitischen Zielsetzungen und konkreten Angebotswirkungen zu überprüfen.

4.3 Planungsschwerpunkte 2010 – 2014

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP für die Jahre 2010-2014 sollen einzelne Planungsthemen untersucht und Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Dies betrifft Planungsschwerpunkte von gesamtstädtischer Bedeutung:

- Konzept für die Anbindung des Flughafens BBI mit Busverkehr in Ergänzung der bereits geplanten Anbindung mit Regionalzug und S-Bahn,
- Angebotskonzeption der S-Bahn
- Konzept für die Anpassung des Busverkehrsangebotes nach Schließung des Flughafens Tegel,
- Maßnahmen zur Stärkung des Verkehrsträgers Straßenbahn,

- Auswirkungen der demographischen Entwicklung und des veränderten Nutzerverhaltens auf die Angebotsplanung,
- Stärkung tangentialer Verbindungen, die nicht vom S- und U-Bahnnetz abgedeckt werden.

Weiterhin werden auf Ebene der Bezirke und Stadtteile folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Angebotsentwicklung im Spreeraum (Alexanderplatz bis Ostkreuz) entsprechend der baulichen Entwicklung,
- Änderungen im ÖPNV-Netz infolge der neuen Spreebrücke im Bereich Baumschulenweg als Teil der neuen Südostverbindung,
- Prüfung einer Reduzierung des Parallelverkehrs von Straßenbahn und Bus im Bereich Pankow, Niederschönhausen mit dem Ziel der Stärkung der Straßenbahn,
- Planung des ÖPNV-Angebots in Adlershof nach Eröffnung der Straßenbahn,
- ÖPNV-Planungen für die Köpenicker Altstadt und anliegende Straßenzüge (Führung Straßenbahn und Buslinien),
- Linienführung der Straßenbahn im Bereich Karlshorst,
- Kleinräumliche Struktur des Busnetzes im Bereich Lichtenrade,
- Verknüpfung von Linien im Stadt-Umland-Verkehr (Schwerpunkte in den Bereichen Buch - Zepernick und Zehlendorf-Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf)
- weitere lokalräumliche Angebotsplanungen, die sich aus den Analyseergebnissen der Verkehrserhebung 2007, auf Anregung der Bezirke oder generell aufgrund von Stadtentwicklung oder veränderter Nachfrage ergeben.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Sofern die vorgesehenen Planungsschwerpunkte nicht bereits im Rahmen der Fortschreibung des NVP bearbeitet werden können, ist eine Prioritätenliste für ihre Bearbeitung während der Laufzeit des NVP zu erstellen.

In der Laufzeit des NVP sollen zudem die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2007 dahingehend ausgewertet werden, ob und ggf. in welchen Teilräumen unter der Prämisse eines gleich bleibenden Leistungsvolumens eine Anpassung der Grundkonzeption des Bus-Liniennetzes erforderlich ist (Achsennetz vs. Verästelungsnetz).

4.4 Quantitative Angebotsstandards

Die quantitativen Angebotsstandards umfassen Erschließungswirkungen, Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität. Die bisherigen Standards des NVP 2006-2009 haben sich grundsätzlich bewährt, sind aber im Einzelfall zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren. Soweit sich während der Gültigkeit des NVP gravierende, aktuell noch nicht absehbare Änderungen der Nutzerstrukturen, des Nachfrageverhaltens oder sonstiger Rahmenbedingungen ergeben, sind diese nötigenfalls durch Anpassung der Standards in der nächsten Fortschreibung des NVP zu berücksichtigen.

4.4.1 Erschließungsstandards

Aktuell gelten entsprechend dem NVP 2006-2009 folgende Standards für die maximale Luftlinienentfernung zur Haltestelle oder zum Bahnhof:

	Nutzungsdichte (Einwohner + Arbeitsplätze pro km ²)		Mindestens zu erschließende Bevölkerung Berlins
	Hoch (≥ 7.000)	Niedrig (< 7.000)	
Toleranzwert	400 m	500 m	96%
Zielwert	300 m	400 m	80% (innerhalb 300 m)

Für den Nachtverkehr wird grundsätzlich der maximal zulässige Toleranzwert als Standard definiert, empfohlen wird zudem eine Haustürbedienung in Teirläumen mit niedriger Einwohnerdichte.

Im derzeit gültigen NVP wurde ermittelt, dass diese Standards erfüllt werden. Seitdem ergaben sich nur geringfügige Änderungen der Linienführungen und Haltestellenlage. Die im NVP vorgenommene Reduzierung der maximal zulässigen Entfernung berücksichtigt zudem bereits die absehbaren Anforderungen aufgrund des demografischen Wandels (zunehmende Zahl älterer Fahrgäste sowie von Fahrgästen mit Einschränkungen und Behinderungen).

Vorgabe/Prüfauftrag:

Die derzeit gültigen Erschließungsstandards werden im NVP 2010-2014 beibehalten.

Es ist zu prüfen, ob diese auch bei kleinräumiger Betrachtung den demografischen Veränderungen und veränderten Siedlungsstrukturen gerecht werden. Ebenso soll im Rahmen der kontinuierlichen Angebotsplanung weiterhin der Abbau noch bestehender Erschließungsdefizite geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Die Einhaltung der Erschließungsstandards setzt entsprechende Siedlungs- und Verkehrsnetzstrukturen voraus. Investoren und Bezirke sind daher aufgefordert, diese Standards bei Planung und Genehmigung von Baugebieten, Infrastruktureinrichtungen und sonstigen verkehrsrelevanten Vorhaben zu berücksichtigen. Andernfalls können die Erschließungsstandards im Einzelfall nicht mehr oder nur unter unverhältnismäßig hohen Mehrkosten eingehalten werden.

4.4.2 Bedienungsstandards

Der derzeit gültige NVP 2006-2009 legt unterschiedliche Bedienungsstandards für den Tages- und Nachtverkehr fest. Diese geben differenziert nach Verkehrsmitteln und Pro-

dukten die unterschiedlichen Verkehrszeiten – Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) – und die jeweils mindestens anzubietenden Taktfolgen vor.

Die Verkehrszeiten des derzeit gültigen NVP 2006-2009 (s. nachfolgende Tabelle) entsprechen, das zeigen auch die ersten Ergebnisse der Verkehrserhebung 2007, nicht mehr in allen Fällen der zwischenzeitlichen Entwicklung der Nachfrage in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. Die früher bis gegen 19 Uhr auftretende hohe nachmittägliche Nachfrage verschiebt sich in vielen Gebieten zeitlich immer mehr in die Abendstunden. Gründe hierfür sind die Zunahme gleitender Arbeitszeiten sowie – vor allem in den Zentrenbereichen – die wachsende Bedeutung und zeitliche Ausdehnung des touristischen Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Aufgabenträger und BVG haben in der Angebotsplanung bereits mit einzelnen Maßnahmen auf diese Entwicklung reagiert.

Kategorie	Montag -Freitag [Uhr]	Samstag [Uhr]	Sonn-/ Feiertag [Uhr]
Tagesverkehr	04:30 – 00:30 (Freitag bis 1.00)	05:30* – 01:00	07:00* – 00:30
SVZ	04:30 – 06:00/6:30*	05:30* – 10:00	07:00* – 00:30
HVZ	06:00/6:30* – 09:00		
NVZ	09:00 – 14:00		
HVZ	14:00 – 19:00		
NVZ	19:00 – 21:00	10:00 – 18:00	
SVZ	21:00 – 00:30 (Freitag bis 1.00)	18:00 – 01:00	
Nachtverkehr	00:30 – 04:30	01:00 – 05:30 (Nacht Fr./Sa.)	01:00 – 07:00 (Nacht Sa./So.)

* je nach Verkehrsaufkommen Abweichungen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich

Vorgabe/Prüfauftrag:

Um der veränderten Nachfrage im Tagesverlauf gerecht zu werden, ist zu prüfen, ob die bisher einheitlichen Bedienungsstandards für die Gesamtstadt weiterentwickelt werden müssen. Wichtig sind insbesondere folgende Punkte:

- Berücksichtigung der unterschiedlichen Nachfrage aufgrund der Ladenöffnungszeiten in der Innenstadt, den Stadtteilzentren und weiteren Zentren
- Überprüfung einer möglichen Differenzierung nach Verkehrsmitteln, räumlichen Strukturen und Wochentagen (Mo - Do, Fr, Sa/So)

Weiterhin sind die Begründungen für Abweichungen von den Standards zu überarbeiten. Sie sind bislang primär an dünn besiedelten Gebieten orientiert, sollten aber generell für alle Bedienungsstandards anwendbar sein und hierfür klare und eindeutige Kriterien vorsehen.

Ebenso sind die bisherigen Standards für die Schwachverkehrszeit hinsichtlich möglicher Differenzierungen zwischen Abend- und Wochenendverkehren zu überprüfen; beim Nachtverkehr sind bei Bedarf Präzisierungen erforderlich.

Dagegen haben sich die im NVP 2006-2009 definierten Taktfolgen bewährt; es besteht kein grundsätzlicher Änderungsbedarf. Der Aufgabenträger hat zudem die Möglichkeit, diese Standards aktiv durch Bestellungen umzusetzen.

Folgende Taktfrequenzen werden vorgegeben:

ÖPNV-Produkt mit Grundtakt [Minuten]	Mindesttakt [Minuten] nach Verkehrszeiten			
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr*
S-Bahn [20]	10	20	20	30/60*
U-Bahn [10]	10	10	10	15/30*
Metrolinien (Bus/ Straßenbahn) [10]	10	10	20	30
Bus/Straßenbahn [20]	20	20	20	30
Regionalzüge [60]	60	60	60	--**

* S- und U-Bahn in der Regel nur in Wochenendnächten; Bereiche höheren Bedarfs mit dichterem Takt

** Kein Mindesttakt vorgegeben, je nach Bedarf sind aber Einzelfahrten anzubieten,

Der Aufgabenträger kann bei seiner Bestellung im Einzelfall von diesen Mindeststandards abweichen. Aus Gründen der Attraktivität und der ausreichenden Kapazität sind wesentliche Verdichtungen vor allem in nachfragestarken Zeiten auch weiterhin notwendig.

4.4.3 Verbindungsstandards

Im Sinne der Daseinsvorsorge hat der ÖPNV die Erreichbarkeit der wichtigen Zentren im Stadtgebiet zu gewährleisten. Dies betrifft nicht nur die stadtweit bedeutsamen zentralen Bereiche Mitte und Kurfürstendamm/Zoo, sondern auch Zentren in Bezirken und Stadtteilen. Insoweit sind attraktive Reisezeiten und möglichst wenige Umsteigevorgänge ein zentrales Qualitätsmerkmal.

Verbindungsqualität zu Zentren

Der derzeit gültige NVP legt Standards vor allem für die Erreichbarkeit der zentralen Bereiche sowie der Bezirklichen Zentren fest. Haupt- oder besondere Stadtteilzentren gemäß StEP Zentren¹ müssen innerhalb von 40 min. erreichbar sein, die zentralen Bereiche Mitte oder Zoo binnen 60 min. Diese Werte sollen für mindestens 95% der Verkehrsbeziehungen realisiert werden. Analog gilt dies auch für die Erreichbarkeit mindestens eines Fernbahnhofs. Alle Werte beziehen sich auf die Gesamtreisezeit von Haustür zu Haustür einschließlich Zu- und Abgangs- sowie Umsteigezeiten.

Diese Standards werden mit dem aktuellen ÖPNV-Angebot weiterhin eingehalten. Wesentliche Voraussetzung hierfür sind sichere Anschlüsse mit kurzen Wartezeiten. Die Um-

¹ StEP Zentren und Einzelhandel - Teil II (StEP Zentren 2020) vom 22. März 2005. Der StEP Zentren soll ebenfalls überarbeitet und fortgeschrieben werden. Sollten sich dabei Änderungen und/oder Ausweitungen der Gebiete mit zentralen Funktionen ergeben, ist darauf zu achten, dass die Verbindungsstandards ebenfalls auf diese angewendet werden.

steigehäufigkeit wurde bislang auf in der Regel maximal zwei Umsteigevorgänge begrenzt, ohne weitere Differenzierung nach Zentren und Funktionen. Es hat sich allerdings gezeigt, dass die Haupt- und besonderen Stadtteilzentren in der Regel bereits mit maximal einmaligem Umsteigen erreicht werden können.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Die Attraktivität der Verbindungsqualität zu den (bezirklichen) Zentren soll gesichert und weiter verbessert werden.

Es ist daher zu prüfen, inwieweit die bestehenden Standards für Umsteigehäufigkeiten zu Haupt- und Stadtteilzentren den Anforderungen der Fahrgäste entsprechen bzw. ob diese angepasst werden müssen. In Frage kommen insbesondere mögliche Standards zur Vorgabe von Direktverbindungen oder eine Reduzierung auf maximal einmaliges Umsteigen.

Funktionale und Attraktivitätsgesichtspunkte, die Anforderungen aufgrund der zunehmenden Zahl älterer Fahrgäste sowie von Fahrgästen mit Einschränkungen und Behinderungen sowie die wirtschaftliche Optimierung der vorhandenen Netzstruktur sind dabei besonders zu beachten.

Verbindungsqualität auf weiteren Verkehrsbeziehungen

Für wichtige Ziele wie Krankenhäuser, Schulen und andere Nachfrageschwerpunkte haben sich pauschale Standards im Rahmen der Aufstellung des NVP 2006-2009 als ungeeignet herausgestellt, da diese nicht die Spezifika der jeweiligen Einrichtungen (z.B. Spezialisierung auf bestimmte Fachrichtungen) abbilden können. Innerhalb der Bezirke ist die Erreichbarkeit solcher Einrichtungen daher grundsätzlich an den vergleichbaren Standards für die Erreichbarkeit der Zentren zu orientieren. Analog gilt dies für die Umsteigehäufigkeit.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Es soll sicher gestellt werden, dass das ÖPNV-Angebot den zunehmenden polyzentralen Verflechtungen im Stadtgebiet entspricht.

Daher ist zu prüfen, ob für wichtige tangentiale Verbindungen außerhalb des S-Bahn-Rings Verbindungsstandards definiert werden können.

Unabhängig von der eventuellen Festlegung von Standards ist die Angebotsentwicklung in den einzelnen tangentialen Verkehrskorridoren besonders zu prüfen, wobei ein Schwerpunkt auf der integrierten Entwicklung von Infrastruktur und Angebot liegen soll.

4.5 Qualitative Standards

Die Qualitätsstandards bauen auf den Standards des derzeit gültigen NVP 2006-2009 auf und berücksichtigen die vertraglichen Rahmenbedingungen. Sie sind die Basis für die laufende Steuerung und gegebenenfalls nötige Verbesserung der Qualität des erbrachten Angebots.

Um eine unmittelbarer Wirksamkeit der Qualitätsstandards für den einzelnen Kunden sicherzustellen, betreibt der Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunterneh-

men die Schaffung von angemessenen und einheitlichen Fahrgastrechten, die unternehmensübergreifend im VBB gelten sollen.

4.5.1 Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschluss sicherung

Pünktlichkeit

Die derzeit gültigen Verkehrsverträge sehen unterschiedliche Festlegungen zur Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen vor. Busse und Bahnen gelten ab folgenden Zeiten als verspätet:

Regionalzug (DB Regio)	5 Minuten
S-Bahn	3 Minuten
BVG (U-Bahn, Straßenbahn, Bus)	3 Minuten ²

Folgende Sollwerte für den Anteil der pünktlich zu erbringenden Leistungen sind für das Jahr 2009 vertraglich vereinbart:

Regionalzug	95 %
S-Bahn	96 %
U-Bahn	97 %
Straßenbahn	91 %
Bus	89 % ³

Zuverlässigkeit

Die Vorgaben für die Zuverlässigkeit der Verkehrsleistung sind in den Verkehrsverträgen verkehrsmittelspezifisch vereinbart. Die ausgefallenen Leistungen werden auf Basis des betrieblichen Fahrplans ermittelt. Grundsätzlich werden ausgefallene Leistungsmengen nicht bezahlt.

Anschlüsse und Anschluss sicherung

Wesentliche Kriterien der ÖPNV-Qualität sind die Wartezeit und die Sicherstellung von Anschlüssen. Bislang sind die entsprechenden Standards noch nicht verbindlich.

Die technischen Systeme der Verkehrsunternehmen zur Anschluss sicherung sind weiterzuentwickeln. Insbesondere soll an den wichtigsten Anschlusspunkten schrittweise eine unternehmensübergreifende Abstimmung und Anschluss sicherung ermöglicht werden. Bei der Anschluss sicherung sind Schwerpunkte zu setzen, insbesondere in Gebieten und zu Zeiten mit geringen Takten.

Die Verkehrsunternehmen müssen im Störungsfall die Fahrgäste in geeigneter Weise über Dauer und Art der Störung sowie mögliche Alternativen informieren.

² Berücksichtigt werden außerdem Verfrühungen um mehr als 1 Minute.

³ Beim Bus ist laut Verkehrsvertrag abhängig von der Messmethodik noch eine Reduzierung um 2% zu erwarten.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Um die Qualität des ÖPNV gezielter an den Bedürfnissen der Fahrgäste zu orientieren, sollen die derzeitigen Sollwerte zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit überprüft werden. Dabei ist die jeweils verwendete Messmethodik zu hinterfragen und zu untersuchen, welche Möglichkeiten für deren Optimierung bestehen. Hierbei sollen auch die Erfahrungen aus dem Vertragscontrolling berücksichtigt werden. Sofern entsprechender Bedarf entsteht, sind die Sollwerte anzupassen.

Zu prüfen ist weiterhin, ob die bisherigen Festlegungen zu definierten Anschlusspunkten ausgeweitet und um weitere, ggf. tageszeitlich differenzierte, wichtige Knotenpunkte des Berliner ÖPNV-Netzes ergänzt werden können.

Unabhängig davon sind Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschluss sicherung im NVP zu prüfen und entsprechend ihrer voraussichtlichen Wirk samkeit zu bewerten.

4.5.2 Sicherheit

Entscheidendes Qualitätsmerkmal für die Kundenzufriedenheit und die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV ist die Sicherheit vor Kriminalität in den Fahrzeugen, an Bahnhöfen und Haltestellen. Ausweislich der Kriminalitätsstatistik ist diese besser als anderenorts im öffentlichen Raum in Berlin. Maßgeblich ist jedoch das subjektive Sicherheitsempfinden. Im Vergleich stimmen objektive und subjektiv empfundene Sicherheit häufig nicht überein; viele Fahrgäste und potentielle Kunden empfinden den Berliner ÖPNV zunehmend als unsicher. Dies gilt insbesondere für Frauen, ältere Fahrgäste sowie Selten- und Nichtnutzer. Image und Akzeptanzprobleme sowie Nicht-Nutzung des ÖPNV sind die Folge.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Zur Gewährleistung und weiteren Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit ist die Präsenz von Service- und Sicherheitskräften in Verbindung mit notwendigen technischen Einrichtungen vorzusehen. Wo auf Bahnhofspersonal verzichtet wird, müssen Notruf- und Informationssäulen für die Fahrgäste leicht ersichtlich und erreichbar angeboten werden. Im NVP sind – soweit möglich – Nutzen und Kosten der jeweiligen Maßnahmen abzuschätzen und abzuwegen.

Fragen der Sicherheit des Fahr- und Servicepersonals der Verkehrsunternehmen liegen außerhalb der Aufgabenstellung des NVP und werden im Rahmen der AG ÖPNV-Prävention, eingesetzt durch das Lenkungsgremium ÖPNV, bestehend aus Vertretern der Sicherheitsabteilungen der Verkehrsunternehmen und der Polizei, diskutiert.

Für die Fahrgäste ist die Sicherheit auf den Zu- und Abwegen zu Haltestellen und Bahnhöfen von ebenso großer Bedeutung. Da dieser Bereich nicht in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers fällt, können im NVP hierfür keine Vorgaben gesetzt werden.

4.5.3 Ausstattung, Kapazität und Zustand von Stationen und Fahrzeugen

Der NVP setzt Vorgaben zur Ausstattung von Fahrzeugen sowie Haltestellen und Bahnhöfen. Die Haltestellenausstattung richtet sich nach Fahrgastaufkommen und Verkehrsaufgabe. Die Gestaltungsrichtlinien des VBB werden dabei berücksichtigt.

Bahnhöfe und Haltestellen sollen gut erreichbar sein, einen angenehmen Aufenthalt bieten und die Verknüpfungsfunktion für die verschiedenen Verkehrssysteme erfüllen. Sie sind so zu gestalten, dass der Betrieb reibungslos abgewickelt werden kann und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel möglichst gering ist. Haltestellen sollen ausreichend Möglichkeiten zur Fahrgastinformation bieten.

Die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge muss sich am Verkehrsaufkommen und den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren. Der NVP soll hierfür entsprechende Vorgaben setzen.

Die Sauberkeit und Schadensfreiheit von Fahrzeugen und Stationen ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Maßstab sind mindestens die Vertragsvereinbarungen.

4.5.4 Information und Kommunikation

Die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV muss so niedrig wie möglich sein. Die Information zum Angebot ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass der ÖPNV überhaupt nachgefragt wird. Sie muss daher umfassend, aktuell, verständlich und verfügbar sein, um sowohl Stammkunden wie auch Erstnutzern den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Die Vorgaben des NVP setzen hierzu auf den entsprechenden Empfehlungen des VBB unter Beachtung der spezifischen Berliner Belange auf.

Ein zentraler Grundsatz bei der Festlegung von Standards ist die weitere Standardisierung der Benutzeroberfläche. Es sollen im NVP Standards zu statischen und dynamischen Informationen in allen Phasen vor und während der Reisekette festgelegt werden.. Darüber hinaus dürfen Fahrgastinformationen nicht durch Werbung beeinträchtigt werden.

Die besonderen Informationsbedürfnisse von Fahrgästen mit Einschränkungen und Behinderungen (nach dem 2-Sinne-Prinzip gut lesbare und hörbare Informationen) sind bei der Festlegung der entsprechenden Standards jeweils zu berücksichtigen. Dies betrifft auch Informationen zu Störungen und Ersatzverkehren. Zu beachten sind dabei die unterschiedlichen Anforderungen je nach Art der Beeinträchtigung oder Behinderung.

4.5.5 Barrierefreiheit

Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV für Fahrgäste, die permanent oder vorübergehend durch körperliche, geistige oder sensorische Behinderung in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sollen weiter verbessert werden. Damit setzt das Land Berlin die Forderungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) sowie des Gesetzes zu Artikel 11 der Verfassung von Berlin (Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderung) vom 17. Mai 1999 um. Entsprechende Maßnahmen verbessern auch die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für andere Fahrgäste, insbesondere ältere Menschen oder Familien mit Kindern. Zu den Maßnahmen gehören insbesondere die stufenlose Erreichbarkeit, Blindenleitsysteme

teme und die entsprechende Informationsvermittlung. Die Standards des NVP 2006-2009 werden grundsätzlich beibehalten und gezielt weiterentwickelt.

Das Thema Barrierefreiheit ist ein Querschnittsthema. Alle diesbezüglichen Maßnahmen und Standards des NVP 2010-2014 werden mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung und den Behindertenverbänden abgestimmt.

Bahnhöfe

Die Investitionen in barrierefreie U- und S-Bahnhöfe, insbesondere für Aufzüge und Blindenleitstreifen, werden fortgeführt.

Im Bereich der U-Bahn soll die Quote barrierefreier U-Bahnhöfe von heute 45% (Stand Dezember 2008) auf rund 65% im Jahr 2014 erhöht werden. Grundlage bildet das mit den Verbänden abgestimmte Prioritätenprogramm 2006-2009 und das im Dezember 2008 beschlossene Programm 2011-2016 sowie weitere Maßnahmen, die im Zuge der Grundsanierung realisiert werden. In den NVP ist zudem eine entsprechende Quote zur Ausstattung mit Blindenleitstreifen aufzunehmen.

Bei der S-Bahn beträgt die Quote der mit Aufzügen oder Rampen ausgestatteten Bahnhöfe derzeit rund 80% (Stand 2008). Das Programm, das in der planerischen und finanziellen Verantwortung der DB AG liegt, soll fortgeführt werden.

Fahrzeuge

Derzeit ist rund die Hälfte der eingesetzten Straßenbahnzüge barrierefrei. Aufgrund der Neubeschaffung von Niederflur-Straßenbahnen und der Ablösung der Tatrabahnen werden nach aktueller Planung der BVG die Straßenbahnzüge bis 2017 komplett barrierefrei sein.

Der Zeitpunkt, zu dem die einzelnen Straßenbahnlinien mit barrierefreien Fahrzeugen bedient werden können, hängt von der laufenden Beschaffung ab. Ein entsprechender Zeitplan kann daher unter den nachfolgend genannten Kriterien erst dann festgelegt werden, wenn die Details der Beschaffung feststehen. Der konkrete Zeitplan ist gemeinsam mit der BVG zu erarbeiten.

Mit Beginn der Laufzeit des neuen NVP 2010-2014 werden – abgesehen von einzelnen begründeten Ausnahmen – alle eingesetzten Busse niederflurig sein und eine barrierefreie Nutzung zulassen.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Beim Bus ist die vollständige Barrierefreiheit dauerhaft zu erhalten. Neu zu genehmigende Linien müssen die barrierefreie Nutzbarkeit gewährleisten.

Um möglichst früh ein flächendeckend barrierefreies Angebot bei der Straßenbahn zu erreichen, ist zu überprüfen, inwieweit bis zum Jahr 2014 auf allen Straßenbahnlinien Fahrten mit Niederflurfahrzeugen mindestens im 20-Min-Takt und auf Metro-Linien mindestens im 10-Min-Takt angeboten werden können. Soweit die Umsetzung der Straßenbahnbeschaffung und die infrastrukturelle Rahmenbedingungen dies zulassen, wird angestrebt, dieses Ziel schon früher zu erreichen.

Infrastruktur

Eine vollständige Barrierefreiheit ist nur im optimalen Zusammenspiel von Fahrzeug, Haltestelle und Informationsvermittlung erreichbar. Ein Schwerpunkt des NVP 2010-14 ist die Verbesserung der Barrierefreiheit von Straßenbahn- und Bushaltestellen.

Die Problempunkte bei der Straßenbahn sind die Haltestellen im Straßenraum, bei denen aufgrund der Straßenquerschnitte keine eigenen Bahnkörper und Haltestelleninseln möglich sind. Eine bewährte Lösung sind Kaphaltestellen, die je nach örtlicher Situation auch vom MIV überfahrbar sein können.

Im Zuge von Baumaßnahmen eingerichtete Ersatzverkehre sind abgesehen von einzelnen begründeten Ausnahmen generell barrierefrei zu gestalten, vor allem, wenn das zu ersetzende Angebot ebenfalls bereits barrierefrei nutzbar ist.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Die Barrierefreiheit der Infrastruktur bei Straßenbahn und Bus soll verbessert werden. Dazu sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Erhöhung des Anteils barrierefreier Bushaltestellen mit Kasseler oder Dresdner Bord, Einführung dieser Bauform als Standard für Neu- und Umbauten von Haltestellen.
- Barrierefreier Ausbau auch der straßenbündigen Straßenbahn-Haltestellen, z. B. als Kaphaltestellen.

Im NVP sind im Rahmen der zu erarbeitenden Infrastrukturleitlinie (siehe Kap. 4.1.2) die entsprechenden Standards festzulegen. Die Umsetzung soll außerdem möglichst parallel zu Maßnahmen des Lärminderungsplans erfolgen.

4.5.6 Kundenzufriedenheitsbasiertes Bonus-Malus-System

Bis Ende 2009 soll auf Basis der Kundenzufriedenheit ein unternehmens- und verkehrs trägerübergreifendes System der Qualitätssteuerung implementiert werden, das Bonus-Malus-Regelungen für gute bzw. schlechte Qualität vorsieht. Um das Leistungs-/ Gegenleistungsprinzip der Vertragsbeziehungen nicht zu verändern, soll dabei der Chance auf einen Bonus gleichgewichtig das Risiko eines neu hinzutretenden Malus gegenüberstehen. Während der Einführung ab 2010 ist eine Testphase erforderlich, in der noch keine Bonus-/Maluszahlungen auf Basis dieses Systems fällig werden.

Die Kundenzufriedenheitserhebungen sollen grundsätzlich unternehmensunabhängig im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt werden und haben sich an den Grundsätzen der Sparsamkeit und der Verhältnismäßigkeit auszurichten.

4.5.7 Umweltschutz

Der ÖPNV trägt als System maßgeblich dazu bei, dass Berlin lebenswert bleibt und die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs beschränkt bleiben. ÖPNV ist deshalb

aktiver Klimaschutz und bedarf der besonderen Förderung des Landes Berlin. Die im bestehenden NVP festgelegten Umweltstandards sind entsprechend der rechtlichen Rahmenbedingungen, der technischen Möglichkeiten und der wirtschaftlichen Anforderungen weiter zu entwickeln. Dies betrifft Schadstoffemissionen, Lärmemissionen und weitere Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes. Für mit der Einhaltung und Umsetzung der Standards verbundene eventuelle Mehrkosten ist zu prüfen, wie dafür die haushalterischen Voraussetzungen geschaffen werden können.

Schadstoffemissionen:

- Alle Busse müssen mindestens den Kriterien der grünen Plakette entsprechen. Für Einsätze außerhalb der Umweltzone sind Ausnahmen bis zum 31. Dezember 2010 zulässig.
- Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen ist in der Ausschreibung grundsätzlich der Abgasstandard EURO 6 zu fordern. Sollte in Europa kein Anbieter für EURO 6-Busse zu finden sein, ist auch die Anschaffung von EEV- Bussen zulässig. Neubeschaffungen sind grundsätzlich mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- Sobald technisch möglich und verfügbar, sind alle EURO 3- und EURO 4-Busse innerhalb von 3 Jahren mit Entstickungssystemen, z.B. SCRT- Systemen, nachzurüsten.
- Auf die Festlegung nach Jahren gestufter Anteile der Schadstoffklassen für die gesamte Fahrzeugflotte kann verzichtet werden. EURO-2-Busse (mit Filter) dürfen nur noch bis zum 31. Dezember 2010 eingesetzt werden.
- Alle Vorgaben gelten unter Einbeziehung der Subunternehmer. Die Flotte der Subunternehmer darf nicht schlechter sein als die der BVG. Bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen für Subunternehmer ist mindestens der EEV- Standard zu fordern.

Lärmemissionen:

- Busse
Für Busse sind die Anforderungen des NVP 2006-2009 beizubehalten. Dies betrifft insbesondere die Einhaltung des Grenzwertes von 77 dB(A) für Neufahrzeuge, da die Fahrzeugindustrie keine leiseren Busse in Großserie liefert.
- Straßenbahn
Im Schienenverkehr sind grundsätzlich ebenfalls die Anforderungen des aktuellen NVP beizubehalten. Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen sind die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Lärmpegelhöchstwerte für den Vorbeifahrtpegel einzuhalten und alle anderen Werte um mindestens 3 dB(A) zu unterschreiten.
- S-Bahn
Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist eine Unterschreitung der Standards der EG Richtlinie 2006/66/EG (TSI- Richtlinie) um mindestens 3 dB(A) einzuhalten. Sobald ein höherwertiger Standard verfügbar ist und dem Stand der Technik entspricht, ist dieser bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen verpflichtend vorzugeben.

Für die S-Bahn-Baureihe 481 sind Maßnahmen zur Minderung der Lärmemissionen durchzuführen; angestrebt wird eine Minderung in einer Größenordnung von 5 dB(A). Hierzu sind fahrzeugspezifische Maßnahmen zur Minderung der Antriebsgeräusche,

z. B. durch den Einbau von Radschallabsorbern und die Entdröhnung des Fahrgerüsts, erforderlich.

Energieverbrauch und Kraftstoffe:

- Der Nahverkehr ist den Klimaschutzz Zielen des Landes Berlin verpflichtet. Es sind dementsprechend Einsparungsziele für CO₂ bezogen auf die Verkehrsleistung zu entwickeln.
- Durch die Verkehrsunternehmen sind regelmäßiges Spritspartraining und ein Controlling-System zur Erfassung des fahrzeugbezogenen Kraftstoffverbrauchs durchzuführen.
- Die Auswahl von Reifen durch die Verkehrsunternehmen soll unter Berücksichtigung des Rollwiderstands erfolgen; die schlechtesten Bus-Reifen auf dem Markt können gegenüber den besten Reifen zu einem Mehrverbrauch von bis zu etwa 10 % führen. Neben dem Rollwiderstand sind auch die Lärmemission (wie bisher) sowie Kriterien der Fahrsicherheit (z.B. Nassbremsverhalten) zu beachten.
- Die Beschaffung von elektrischer Energie für den Fahrbetrieb und die Infrastruktur hat den Grundsätzen des § 2 Nr. 1,2 des Berliner Energiespargesetzes (BEnSpG) zu entsprechen und die Klimaschutzz Zielen des Landes Berlin zu beachten. Ziel ist es, durch entsprechende Anforderungen bei der Beschaffung folgende Mindestqualität zu erreichen:
 - Soweit Strom aus fossilen Quellen bezogen wird, soll der Anteil des Stroms aus Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen mindestens 50% betragen
 - Der Bezug von Strom aus kerntechnischen Anlagen ist ausgeschlossen.Bei den Ausschreibungskriterien sind die CO₂-Einsparungsziele zu berücksichtigen. Daher soll ein Mindestanteil von zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Energien von 20 % im Jahr 2010 mit einer Steigerung um jährlich 2 %-Punkte für die kommenden Jahre vorgesehen werden.

4.6 Rahmenvorgaben zur Integration des öffentlichen Nahverkehrs

Integration der verschiedenen ÖPNV-Angebote

Ein integriertes ÖPNV-Angebot bietet optimale Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, zu weiteren Verkehrsträgern (Fernverkehr, MIV, Fußwege, Radverkehr) sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen.

Im Hinblick auf einen effizienten Mitteleinsatz sollen bei der Angebotsplanung unerwünschte Parallelverkehre⁴ grundsätzlich vermieden werden. Im NVP 2010-2014 ist wie bisher der Vorrang des Schienenverkehrs umzusetzen. Da andererseits die Stärken eines eigenständigen Bus- und Straßenbahnnetzes im Gesamtsystem zur Fahrgastgewinnung genutzt werden sollen und der Abbau von Parallelverkehren möglicherweise zu Attraktivitäts- und Fahrgastverlusten führt, bedarf es einer sorgfältigen Abwägung im Einzelfall. Ein barrierefreier Busparallelverkehr zu S- und U-Bahnlinien ohne barrierefreien Zugang soll in angemessenem Umfang möglich sein.

⁴ Unerwünschter Parallelverkehr liegt vor, wenn das gleiche Marktpotenzial erschlossen wird, also nicht nur die Linienführung, sondern auch das Haltekonzept weitgehend gleich ist und kein Mehrwert bspw. durch Umsteigeminimierung oder Erschließung neuer Fahrgastpotenziale entsteht.

Aufgrund der starken und weiter zunehmenden wirtschaftlichen und verkehrlichen Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg sind in Zusammenarbeit mit dem VBB die Busangebote und der SPNV im Bereich der Landesgrenze weiter aufeinander abzustimmen.

Vorgabe/Prüfauftrag:

Die Integration der ÖPNV-Angebote im Verbundgebiet soll verbessert werden. Daher sind die Buslinien der BVG und der Umlandverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit daraufhin zu prüfen, ob durch Verknüpfungen oder Durchbindungen Angebotsverbesserungen erreicht werden können.

Intermodale Verkehrsentwicklung

Die Verknüpfung des ÖPNV mit den anderen Verkehrsträgern dient vor allem einer optimierten Reisezeit von Haustür zu Haustür. In Berlin gewinnt diese intermodale Verknüpfung zusehends an Bedeutung. Das Land verfolgt daher als Aufgabenträger und als Straßenbaulastträger gemeinsam mit den Infrastrukturunternehmen und Verkehrsunternehmen folgende Ziele:

- erleichterter Zugang zu Haltestellen und Bahnhöfen zu Fuß durch fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung im Haltestellenumfeld,
- angemessene Berücksichtigung der Mitnahme- und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei Bahnhofs- und Fahrzeuggestaltung, bei Tarif und Information,
- Sicherung und punktueller Ausbau des erreichten Angebotsumfangs beim Park+Ride-Verkehr,
- Berücksichtigung von Carsharing und Leihfahrrädern bei der Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen sowie deren Umfeld; Ausbau der tariflichen Integration,
- weitere Verknüpfung der Informationen über die verschiedenen Mobilitätsangebote im Rahmen der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ),
- Sicherung von Taxistellplätzen an Bahnhöfen und Umsteigepunkten,
- Nutzung flexibler Bedienformen in Tagesrandlagen und bei schwacher Nachfrage.

Der Fahrradverkehr als wesentlicher Teil des Umweltverbundes hat bei der Entwicklung des ÖPNV große Bedeutung. Dies betrifft vor allem die gegenseitige Ergänzung der beiden Verkehrsmittel, von der Bedeutung des Rads als Zubringer zu S- und U-Bahn-Linien über die Mitnahme im ÖPNV bis hin zur Einbeziehung von Öffentlichen Rädern als Teil des Angebots intermodaler Reiseketten zusammen mit dem ÖPNV. Es bestehen allerdings auch Konfliktfelder, bspw. bei der Nutzung von Sonderfahrspuren oder der Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln. Dementsprechend ist bei Maßnahmen der ÖPNV-Angebotsentwicklung jeweils abzuwegen, inwieweit der Fahrradverkehr positiv im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds einbezogen werden kann.

Generell kommt der Verbesserung der Umsteigesituation große Bedeutung zu, sowohl hinsichtlich der baulichen Ausführung als auch der Informationsvermittlung und Wegweisung. Hier bestehen vielfach noch Defizite. Vorrangig sollen diejenigen Umsteigepunkte optimiert werden, die viele Kunden betreffen oder die für Menschen mit Behinderungen

von besonderer Bedeutung sind. Im Rahmen der Verbesserung der Anschluss situation (vgl. Kap.4.5.1) ist daher auch die intermodale Gestaltung des Verkehrsnetzes zu berücksichtigen.

Die Anforderungen an die bauliche Verbesserung der Umsteigebeziehungen sind analog in die zu erarbeitenden Infrastrukturleitlinien (vgl. Kap. 4.1.2) aufzunehmen.

4.7 Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb

4.7.1 Ziele und Grundsätze der Tarifentwicklung

Bei der Weiterentwicklung der Tarife und Beförderungsbedingungen ist der folgende Zielkonflikt zu bewältigen:

- Vor dem Hintergrund der Daseinsvorsorge, sozialen Erwägungen sowie zur Senkung der Umweltbelastungen des Verkehrs besteht ein öffentliches Interesse daran, durch Höhe und Struktur der Tarifangebote und Beförderungsbedingungen, den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen und den Modal-Split-Anteil des ÖPNV zu erhöhen.
- Aus wirtschaftlichen sowie haushaltspolitischen Erwägungen müssen andererseits die Nutzer maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNV Angebots beitragen. Ein den öffentlichen Interessen entsprechendes Angebot kann nicht finanziert werden, wenn es allein auf die Mittel der öffentlichen Hand gestützt ist.

Bei der unternehmensübergreifenden Weiterentwicklung des VBB-Tarifs sind deshalb folgende Grundsätze zu beachten und unter Berücksichtigung ihrer Widersprüche möglichst umfassend zu realisieren:

- Angemessenheit – Die Entwicklung der Fahrpreise soll sich an der Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten orientieren. Ebenso sind die nötigen Betriebsaufwendungen der Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.
- Transparenz – Tarife und Vertriebswege sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Die Tarifregularien müssen eindeutig anwendbar und kontrollierbar sein.
- Nachfrageelastizität – Tarifangebote sind so zu gestalten, dass einerseits die spezifische Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit der Fahrgäste bzw. Fahrgastgruppen angemessen berücksichtigt werden, es aber andererseits nicht zu Abwanderungen vom ÖPNV aufgrund zu hoher Preise kommt.
- Tarifergiebigkeit – Tarifangebote sind so zu gestalten, dass ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad erzielt wird.
- Tarifgerechtigkeit – Es gilt der Grundsatz: „Gleiche Leistung – gleicher Preis“. Im Umkehrschluss bedeutet dies auch, dass für mehr/weniger Leistung auch ein höherer/niedrigerer Preis verlangt werden soll.
- Kundenbindung – Es sind die Tarifangebote und Vertriebswege zu bevorzugen, die Kunden an den öffentlichen Nahverkehr binden.
- Aufwandsreduktion – Tarife und Vertriebswege sind so zu konzipieren, dass sowohl der Erwerbsaufwand der Fahrgäste als auch der Vertriebsaufwand der Unternehmen minimiert werden. Eine Kontrolle der Fahrausweise muss aufwandsarm möglich sein.

Soweit möglich, können Tarife auch der Auslastungssteuerung dienen und damit einen Beitrag zur Reduktion des betrieblichen Aufwandes leisten.

4.7.2 Handlungsfelder der Tarifentwicklung

Im gesamten Berliner ÖPNV soll ausschließlich der VBB-Tarif gelten. Auch neue Anbieter (z. B. aufgrund der Ausschreibungen im SPNV) haben den VBB-Tarif anzuwenden.

Der Anteil der Fahrgäste, die eine Zeitkarte nutzen, soll weiter gesteigert werden. Die Monats- und Jahreskarte als Pauschalen („flatrate“) des ÖPNV erhöhen die ÖPNV-Nutzung und die Kundenbindung. Zugleich sind der Vertriebsaufwand für die Unternehmen und der Erwerbsaufwand für die Fahrgäste deutlich niedriger als bei Einzelfahrkarten. Schüler-, Studenten-, Azubi- und Sozial-Tickets sind auch weiterhin gegenüber der normalen Monatskarte deutlich rabattiert anzubieten.

Grundsätzlich ist der strukturell einfach gegliederte ABC-Tarif in Berlin und Umland für Fahrgäste gut verständlich. Das Sortiment an touristischen Angeboten sollte jedoch übersichtlicher gestaltet werden.

Vorgabe/Präfauftrag:

Um den Zeitkartenanteil zu erhöhen, sind folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Zeitkarten sollen im Rahmen der Tariffortschreibung im Verhältnis zu Einzelkarten preisgünstiger werden. Die Preisanpassungen sind dabei in mehreren kleinen Schritten durchzuführen.
- Während der Laufzeit des NVP 2010-2014 ist zu bewerten, ob mit dem Abo 65plus die Bindung von Seniorinnen und Senioren an den ÖPNV verbessert werden konnte. Weitere zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Erhöhung des Zeitkartenanteils sollen geprüft werden.

Es sind geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Tarifgerechtigkeit und zur Erhöhung der Tarifergiebigkeit zu prüfen.

4.7.3 Vertrieb

Elektronische Fahrscheine

Während der Laufzeit des NVP 2010-2014 wird im Rahmen des Projektes INNOS durch die Verkehrsunternehmen im VBB – zunächst für den Tarifbereich Berlin ABC – ein elektronischer Fahrschein für Abonnement- und FirmenTicketkunden eingeführt. Eine Chipkarte anstelle der herkömmlichen Monatskarte soll Stammkunden die Nutzung von Bahnen und Bussen erleichtern. Die Attraktivität des ÖPNV soll so weiter gesteigert und Zugangshemmisse beseitigt werden.

INNOS ist ein Vorhaben des Bundesverkehrsministeriums, das von den Ländern Berlin und Brandenburg unterstützt wird. Mit dem Projekt sollen die Grundlagen für Elektronisches Ticketing in Verbindung mit einem zentralen Hintergrundsystem der Verkehrsunternehmen im VBB geschaffen werden. Gleichzeitig sollen die Verkehrsunternehmen bei der

Anschaffung der Komponenten finanziell unterstützt werden, um die Umsetzung der Forschungsergebnisse zu erreichen.

Die Einführung wird durch den Aufgabenträger kritisch begleitet. Bei Bewährung wird das System in einer nachfolgenden Stufe durch die Einbeziehung weiterer Fahrscheinsorten erweitert.

Fahrscheinautomaten

In Berlin müssen neu beschaffte Automaten und Fahrscheindrucker, die in Fahrzeugen eingesetzt werden, das Lösen von Fahrausweisen des Bartarifs zum sofortigen Fahrtantritt (Einzelfahrausweisen ohne Mehrfahrtenkarten, Tages- und Gruppenkarten) zu allen Zielen im VBB ermöglichen. Stationäre Automaten müssen darüber hinaus die entsprechenden Zeitfahrausweise anbieten. Die Automaten sollen neben der Annahme von Münzgeld auch die Bezahlung mit Geldscheinen oder Karten ermöglichen und bei S-Bahn und BVG in Berlin eine einheitliche Benutzeroberfläche bieten.

Monitoringbericht 2007/2008

zum Nahverkehrsplan Berlin 2006 - 2009

Verantwortlich

Land Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung VII Verkehr

Bearbeitung

Center Nahverkehr Berlin GbR
Charlottenstraße 65
10117 Berlin

Dr. Jan Werner
Harald Schiller
Katja Bagge
Thomas Deutschmann
Volker Eichmann
Heiko Krause
Knud Trubbach
Andreas Wettig

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
2	Zugangsstandards	7
2.1	Erschließung.....	7
2.2	Bedienungsstandards	8
2.3	Erreichbarkeit.....	12
3	Qualitätsstandards	20
3.1	Zuverlässigkeit.....	20
3.2	Pünktlichkeit.....	21
3.3	Sicherheit.....	23
3.4	Barrierefreiheit	26
4	Umwelt- und Ressourcenschutz.....	33
5	Fahrplanangebot	35
5.1	Entwicklung Angebotsvolumen	35
5.2	Entwicklung Fahrplanangebot.....	35
5.3	Stadt-Umland-Verkehre	39
6	Infrastruktur	42
6.1	Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen	42
6.2	Beschleunigung Bus und Straßenbahn.....	47
7	Tarif.....	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Vorgaben des NVP zur Erschließung	7
Tabelle 2:	Verkehrszeiten nach NVP	8
Tabelle 3:	Mindesttakt des NVP nach Verkehrszeiten und Produkten	8
Tabelle 4:	Verbindungsstandards NVP 2006–2009	12
Tabelle 5:	Zuverlässigkeit im Jahresmittel	21
Tabelle 6:	Umsetzungsstand der Prioritätenliste zum Einbau von Aufzügen an S- und U-Bahnhöfen	27
Tabelle 7:	Umsetzungsstand der Prüfung weiterer Maßnahmen zum Einbau von Aufzügen an S- und U-Bahnhöfen	28
Tabelle 8:	Umsetzungsstand zum Einbau von weiteren Aufzügen an S- und Regionalbahnhöfen	29
Tabelle 9:	Angebot mit barrierefreien Fahrzeugen auf bestimmten Straßenbahnlinien	31
Tabelle 10:	Fahrleistungsanteile nach Schadstoffklassen	34
Tabelle 11:	Angebotsvolumen nach Verkehrsträgern	35
Tabelle 12:	Umsetzungsstand der Maßnahmen im Stadt-Umland-Verkehr	40
Tabelle 13:	Umsetzungsstand der Verbesserung von Umsteigepunkten	42
Tabelle 14:	Umsetzungsstand der Prioritätenliste zur Verbesserung der Zugänglichkeit von S- und U-Bahnhöfen	45
Tabelle 15:	Umsetzungsstand der Prüfung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von S- und U-Bahnhöfen	46
Tabelle 16:	Qualitätsstufen Straßenbahn nach HBS	48
Tabelle 17:	Qualitätsstufen Bus nach HBS	49
Tabelle 18:	Umsetzungsstand Vorrangsschaltungen	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einhaltung der Bedienungsstandards in der Hauptverkehrszeit (HVZ)	9
Abbildung 2: Einhaltung der Bedienungsstandards in der Nebenverkehrszeit (NVZ)	10
Abbildung 3: Einhaltung der Bedienungsstandards in der Schwachverkehrszeit (SVZ)	11
Abbildung 4: Fahrtzeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte.....	13
Abbildung 5: Umsteigehäufigkeit zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte	14
Abbildung 6: Fahrtzeiten zu den Hauptzentren.....	15
Abbildung 7: Umsteigehäufigkeit zu Hauptzentren	16
Abbildung 8: Fahrtzeiten zu den Fernbahnhöfen Spandau, Hauptbahnhof, Gesundbrunnen, Südkreuz und Bernau.....	17
Abbildung 9: Umsteigehäufigkeiten zu den Fernbahnhöfen Spandau, Hauptbahnhof, Gesundbrunnen, Südkreuz und Bernau	18
Abbildung 10: Pünktlichkeit nach Verkehrsträgern	22
Abbildung 11: Anteil der S- und U-Bahn-Stationen mit barrierefreien Zugängen und Blindenleitsystemen	27
Abbildung 12: Entwicklung der durchschnittlichen Emissionen der BVG-Busflotte ...	33
Abbildung 13: Entwicklung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Straßenbahn und Bus.....	47
Abbildung 14: Anteil der Berliner Bevölkerung mit Anspruch auf ermäßigte Zeitfahrausweise.....	52
Abbildung 15: Preis Einzelticket im Städtevergleich	53
Abbildung 16: Preis Monatskarte im Städtevergleich.....	54
Abbildung 17: Preisverhältnis Monats-/Einzelticket im Städtevergleich	55

1 Einleitung

Das Monitoring soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2006-2009 (NVP) feststellen und beschreiben, inwieweit dessen Ziele und Festlegungen bereits umgesetzt wurden. Bei wesentlichen Zielabweichungen sind die Ursachen zu analysieren.

Der vorliegende Monitoringbericht umfasst die Jahre 2007 und 2008. Da der NVP 2006-2009 erst im August 2007 verabschiedet wurde, war das ursprünglich vorgesehene jährliche Monitoring nicht praktikabel.

Der Monitoringbericht greift soweit möglich auf die Berichterstattung der Verkehrsunternehmen über die erbrachte Qualität des ÖPNV im Rahmen der Verkehrsverträge zurück. Die Berichte werden im Rahmen des Vertragscontrollings vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und vom Center Nahverkehr Berlin (CNB) für den Verkehrsvertrag mit der BVG geprüft und ausgewertet. Daneben haben die BVG und die S-Bahn Berlin GmbH weitere Daten speziell für den Monitoringbericht zur Verfügung gestellt.

Die Erkenntnisse aus dem Monitoring werden bei der Fortschreibung des NVP für die Jahre 2010-2014 berücksichtigt. Ferner erfolgt eine Nachsteuerung während der Umsetzungsphase des NVP 2006-2009 im laufenden Abstimmungsprozess zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Die Gliederung des Monitoringberichtes orientiert sich am Nahverkehrsplan 2006-2009, setzt dabei aber Schwerpunkte und fasst, wo es möglich war, Themenbereiche zusammen. Die Kapitel rekapitulieren jeweils zu Beginn die Zielvorgaben des NVP, stellen dar, ob bzw. inwieweit diese eingehalten wurden, und analysieren den Stand der Zielerreichung. Abschließend werden zu jedem Kapitel Schlussfolgerungen gezogen.

2 Zugangsstandards

2.1 Erschließung

Der NVP bestimmt als Maßstab für die Erschließung die Luftliniendenfernung von der „Haustür“ zur nächstgelegenen Haltestelle. Dabei wird unterschieden zwischen Gebieten mit hoher und niedriger Nutzungsdichte (gemessen in Einwohnern und Arbeitsplätzen pro km²). Vorgegeben ist ein grundsätzlicher Zielwert neben einem unter bestimmten Umständen – etwa erschwerten topografischen Bedingungen – akzeptablen Toleranzwert.

Tabelle 1: Vorgaben des NVP zur Erschließung

	Entfernung zur nächsten Haltestelle		Mindestens zu erschließende Bevölkerung Berlins
	hohe Nutzungsdichte*	niedrige Nutzungsdichte*	
Toleranzwert	400 m	500 m	96 %
Zielwert	300 m	400 m	80 % (innerhalb 300 m)

* Hohe Nutzungsdichte: ≥ 7.000 Einwohner+Arbeitsplätze pro km²;
niedrige Nutzungsdichte: < 7.000 Einwohner+Arbeitsplätze pro km²

Der Fahrplan 2006, der Grundlage des NVP war, hielt diese Erschließungsstandards ein: 96,3 % der Bevölkerung Berlins finden im Umkreis von 400 bzw. 500 m (Luftlinie) ihrer Wohnung eine Haltestelle; für 87 % der Bevölkerung liegt die nächste Haltestelle in 300/400 m Entfernung. Etwa 350 kleinere Siedlungsgebiete und Baublöcke, in denen 3,7 % der Berliner Bevölkerung leben, waren nicht ausreichend erschlossen. Rund zwei Drittel dieser Gebiete wiesen nur eine geringfügige Überschreitung des Toleranzwertes von weniger als 100 m auf.

Im Berichtszeitraum haben sich Zahl und Lage der Haltestellen nur geringfügig geändert. Von den über 3000 im Fahrplan 2006 regelmäßig bedienten Haltestellen entfielen bis Ende 2008 etwa 10 Haltestellen. Mit Ausnahme der Haltestelle U-Bahnhof Weinmeisterstraße und der Straßenbahnlinie M2, handelte es sich ausschließlich um Bushaltestellen. Zugleich wurden etwa 15 Haltestellen neu eingerichtet. Der Entfall von Haltestellen ist überwiegend auf veränderte Linienführungen zurückzuführen, bei der Linie M2 aufgrund der neuen Streckenführung zum Alexanderplatz, bei Buslinien beispielsweise aufgrund der Schließung von Krankenhausstandorten in Buch und Spandau.

Schlussfolgerungen

Es wird davon ausgegangen, dass die Erschließungsstandards im Berichtszeitraum unverändert erfüllt werden. Für den NVP 2010-2014 soll die ÖPNV-Erschließung überprüft und dabei die aktuelle Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt werden.

2.2 Bedienungsstandards

Die Bedienungsstandards legen fest, wie häufig ÖPNV-Linien verkehren sollen. Der NVP gibt im Tagesverkehr Bedienungsstandards für die Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und die Schwachverkehrszeit (SVZ) nach Tageszeiten und Wochentagen vor. Im Nachtverkehr wird nach Wochentagen und Wochenendnächten differenziert (mit dem verlängerten Nachtverkehr als „Sonntagsfrühverkehr“).

Tabelle 2: Verkehrszeiten nach NVP

Kategorie	Montag – Freitag [Uhr]	Samstag [Uhr]	Sonntag [Uhr]
Tagesverkehr	04:30 bis 00:30	05:30* bis 01:00	07:00* bis 00:30
SVZ	04:30 bis 06:00/06:30*	05:30* bis 10:00	07:00* bis 00:30
HVZ	06:00/06:30* bis 09:00		
NVZ	09:00 bis 14:00		
HVZ	14:00 bis 19:00		
NVZ	19:00 bis 21:00	10:00 bis 18:00	
SVZ	21:00 bis 00:30 (Freitag bis 01:00)	18:00 bis 01:00	
Nachtverkehr	00:30 bis 04:30	01:00 bis 05:30 (Nacht Fr./Sa.)	01:00 bis 07:00 (Nacht Sa./So.)

* je nach Verkehrsaufkommen Abweichungen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich

Für diese Verkehrszeiten sind, differenziert nach Verkehrsmitteln, folgende Mindesttakte festgelegt, mit denen die Linien bedient werden sollen:

Tabelle 3: Mindesttakt des NVP nach Verkehrszeiten und Produkten

ÖPNV-Produkt mit Grundtakt [Minuten]	Mindesttakt nach Verkehrszeiten [Minuten]			
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr*
S-Bahn [20]	10	20	20	30/60*
U-Bahn [10]	10	10	10	15/30*
Metrolinien (Bus/Straßenbahn) [10]	10	10	20	30
Bus/Straßenbahn [20]	20	20	20	30
Eisenbahn-Regionalverkehr [60]	60	120	120	--**

* S- und U-Bahn nur in Wochenendnächten; Bereiche höheren Bedarfs mit dichterem Takt

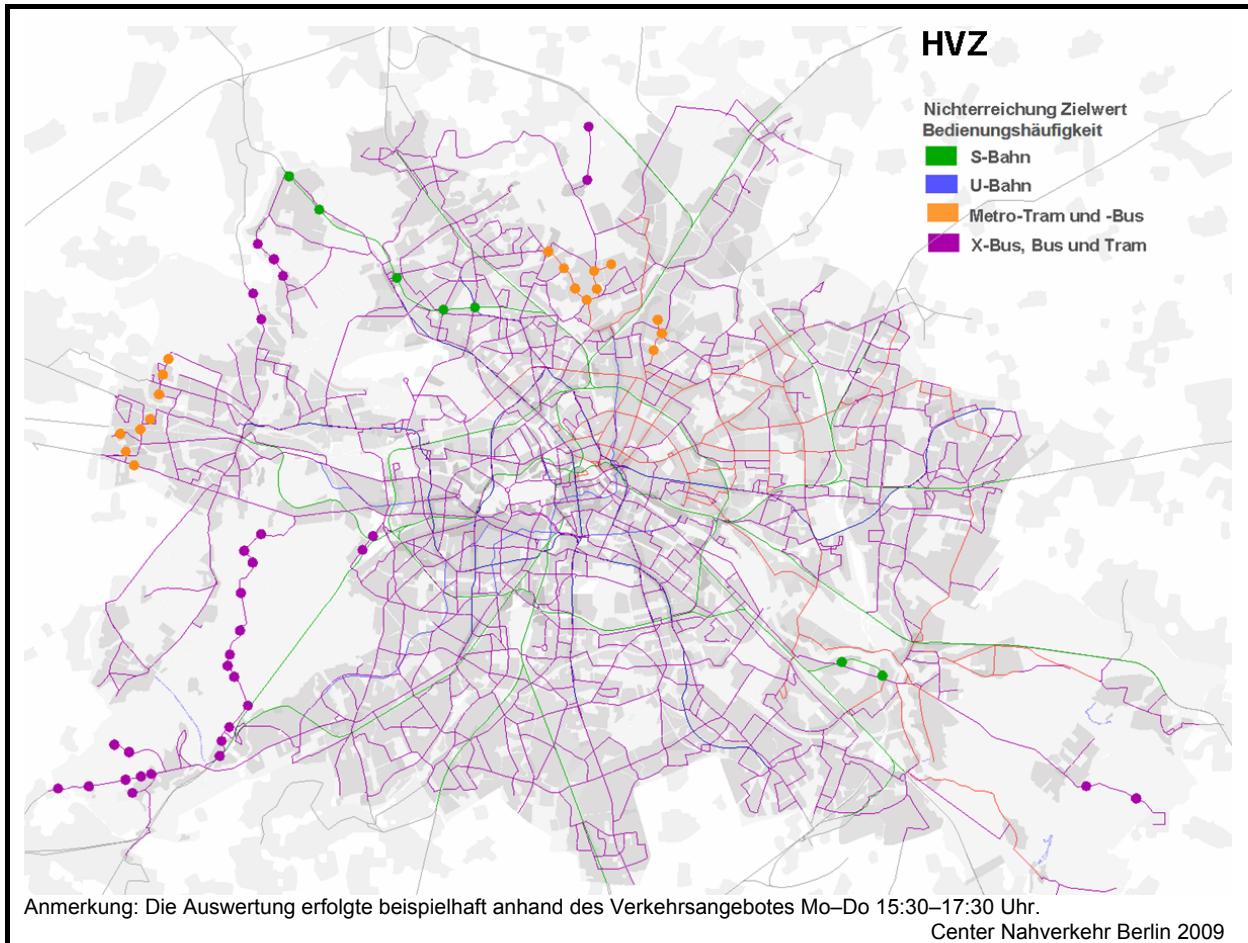
** Einzelfahrten werden befürwortet, aber nicht als verbindlicher Standard gesetzt

Unter bestimmten Bedingungen ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger eine Unterschreitung der Mindesttakte durch die Verkehrsunternehmen möglich. Aus Kapazitäts- und Attraktivitätsgründen ist in stärker nachgefragten Bereichen ein je nach Bedarf deutlich über dem Mindesttakt liegendes Angebot erforderlich.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen, an welchen Haltestellen die Mindesttakte gemäß Tabelle 3 zu den Verkehrszeiten HVZ, NVZ und SVZ nicht eingehalten wer-

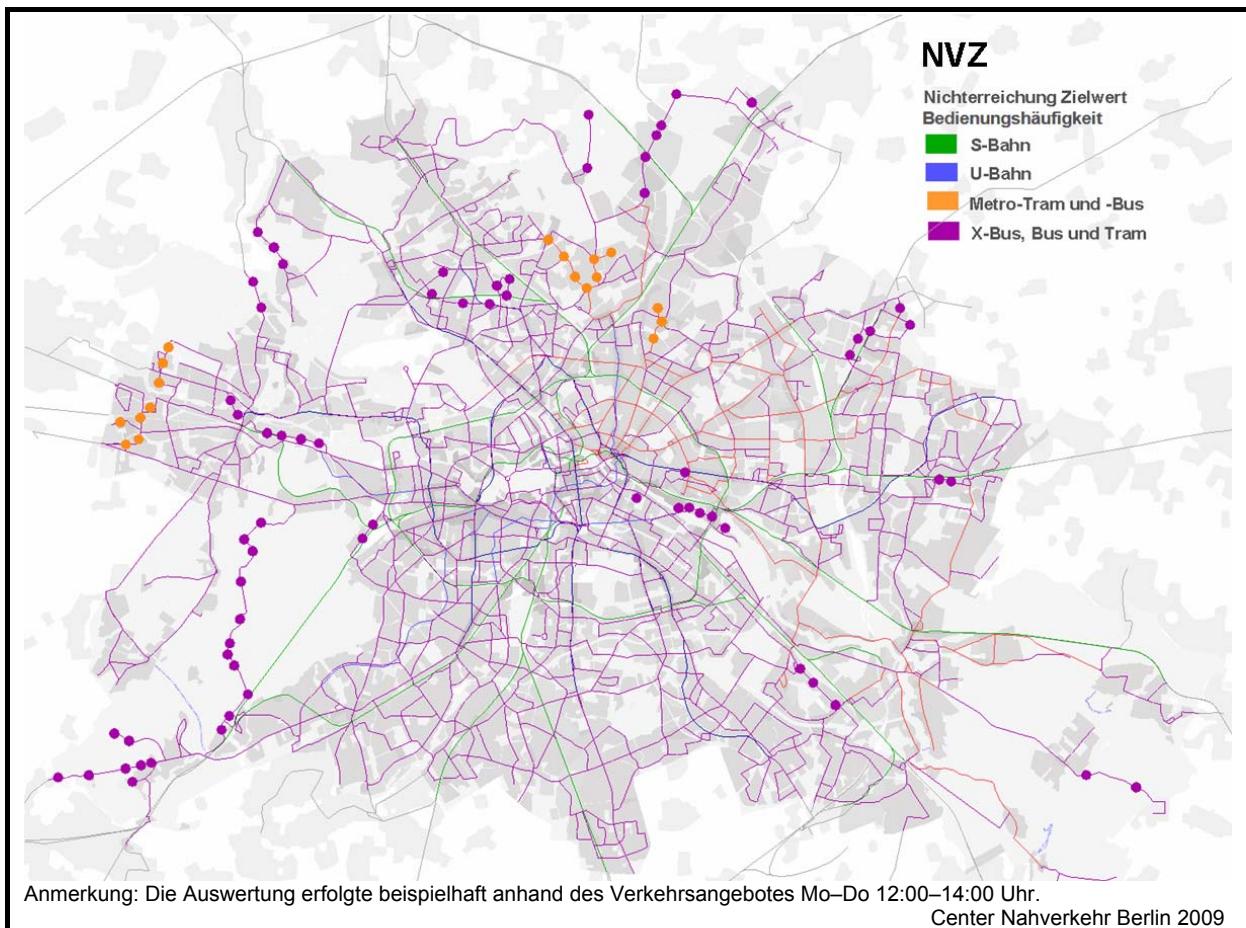
den. Nicht berücksichtigt wurden nur temporär bediente Zwischenendstellen und Haltestellen, bei denen nur einzelne Linien einer Produktkategorie die Zielwerte unterschreiten, diese aber insgesamt erfüllt werden. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurden Linienabschnitte, auf denen nur Einzelfahrten, beispielsweise im Schülerverkehr, durchgeführt werden.

Abbildung 1: Einhaltung der Bedienungsstandards in der Hauptverkehrszeit (HVZ)



Es ist erkennbar, dass in der HVZ nur auf einzelnen Linien von den gesetzten Standards abgewichen wird. Diese Ausnahmen lässt der NVP zu. Der Mindesttakt wird beispielsweise auf einzelnen Linien im Südwesten mit vorwiegend touristischer Bedeutung (218, 316) sowie auf Linien in besonders dünn besiedelten Wohnbereichen, etwa der Linie 324 in Heiligensee oder der Linie 168 nach Rauchfangswerder, unterschritten. Teilabschnitte von Metrolinien in Pankow und Spandau werden ebenfalls nicht in den Mindesttakten bedient. Diese Außenabschnitte rechtfertigen nachfrageseitig kein dichteres Angebot; mit der Durchbindung der Metrolinien auf schwächeren Außenästen wird Umsteigeaufwand für die Fahrgäste vermieden. In Pankow bestehen auf den überwiegend eingleisigen Straßenbahnstrecken zudem infrastrukturelle Restriktionen. Auf den S-Bahn-Strecken nach Hennigsdorf und Spindlersfeld lässt die Infrastruktur keine dichtere Taktfolge zu.

Abbildung 2: Einhaltung der Bedienungsstandards in der Nebenverkehrszeit (NVZ)



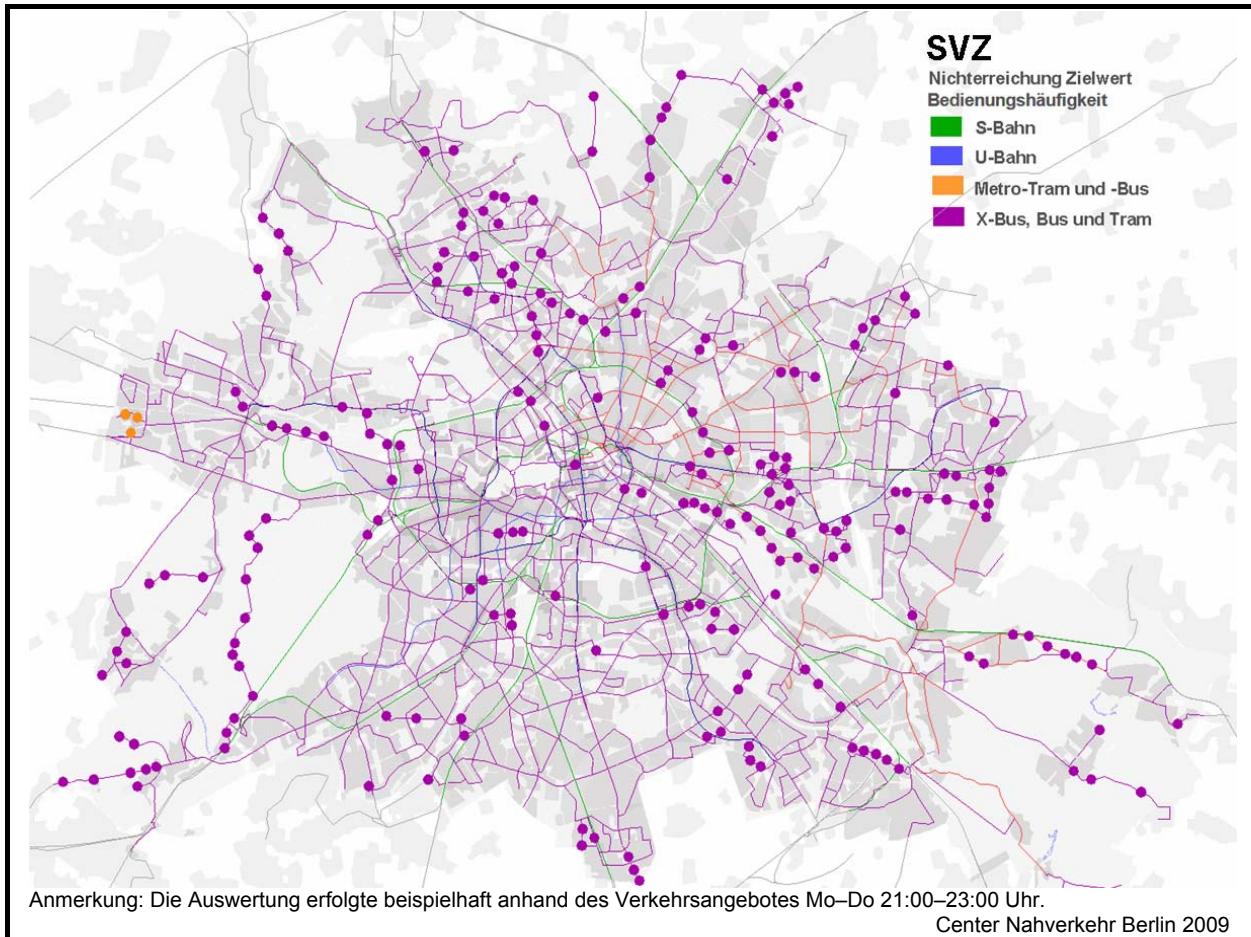
In der NVZ wurden geringfügig mehr Unterschreitungen als Ausnahme durch den Aufgabenträger akzeptiert. Neben den bereits genannten touristischen Linien betrifft dies einzelne Linien in Gewerbegebieten, deren Fahrplanangebot primär auf den Berufsverkehr ausgerichtet ist, so etwa die Linie 130 in Spandau, die Linie 163 zwischen Schöneweide und Adlershof sowie die Linie 322 in Reinickendorf – Borsigwalde. Außerdem wird der Mindesttakt von 20 Minuten auf einigen Kiezlinien mit besonders schwacher Nachfrage unterschritten, so der Linie 347 nach Stralau und der Linie 349 nach Eichkamp.

Im Rahmen ihrer Bestellungen strebt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung an, diese Lücken in den nächsten Jahren zu schließen, soweit die Nachfrage dies rechtfertigt. So ist vorgesehen, die NVZ-Lücke im 20-Minuten-Takt der Linie 347 ab Dezember 2009 zu schließen.

Wesentlich umfangreicher sind die Ausnahmen in der abendlichen Schwachverkehrszeit. Zum Teil sind die Ausnahmen – wie auch in der NVZ – durch Linien in Gewerbe- und Industriegebieten bedingt. Zudem werden abends und nachts bei nachlassender Nachfrage auch längere Wege zur Haltestelle als akzeptabel im Sinne der Daseinsvorsorge betrachtet. Auf vielen Kiez- und Erschließungslinien wird daher das Abendangebot bereits gegen 21 oder 22 Uhr beendet, vor allem wenn sich Haltestellen von Linien mit Abendangebot in akzeptabler Entfernung befinden. Beispiele sind die Linien 175 und 275 in Lichtenrade sowie die Linien 296 und 396 in

Karlshorst. In der konkreten Gestaltung der Ausnahmen werden auch lokale Besonderheiten, wie etwa die Arbeitszeiten der durch die Linie 351 erschlossenen Kliniken in Buch, berücksichtigt.

Abbildung 3: Einhaltung der Bedienungsstandards in der Schwachverkehrszeit (SVZ)



An den ebenfalls zur SVZ zählenden Sonntagen werden viele dieser Bedienungslücken geschlossen. So werden beispielsweise die Linien 275, 351 und 396 abends nicht bedient; in der SVZ tagsüber an Sonn- und Feiertagen werden die Mindesttaktvorgaben jedoch eingehalten.

Die im NVP festgelegten Verkehrszeiten entsprechen nicht mehr in allen Fällen der Verkehrsnachfrage. Dabei spielen verschiedene Ursachen zusammen. Die Freigabe der Ladenöffnungszeiten hat vor allem zu einer zunehmenden Nachfrage am Abend bis nach 20 Uhr geführt. Flexible und kürzere Arbeitszeiten haben dafür gesorgt, dass vor allem die frühmorgendliche Spitzennachfrage abgenommen hat, zugunsten einer stärkeren Nachfrage über den Tagesverlauf. Dies hat dazu geführt, dass seitens der Verkehrsunternehmen und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vermehrt Taktverdichtungen auch außerhalb der HVZ geplant und bestellt wurden. Inwieweit die Verkehrszeiten tatsächlich noch der Nachfrage der Fahrgäste entsprechen, ist daher im Rahmen der NVP-Fortschreibung zu überprüfen.

Schlussfolgerungen

In der HVZ und NVZ werden die Standards des NVP nur in wenigen begründeten Ausnahmen unterschritten. In der SVZ bestehen allerdings je nach Bedienzeitraum teilweise größere Erschließungsdefizite.

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP ist daher zu untersuchen, inwieweit die noch bestehenden Unterschreitungen beseitigt werden sollten oder ob eine Unterschreitung, etwa aufgrund besonders dünner Besiedlung oder der Lage in einem Gewerbegebiet, weiterhin gerechtfertigt ist. Die entsprechenden Ausnahmeregelungen des NVP 2006-2009 sind beizubehalten, allerdings sollten sie in ihrer Formulierung und Benennung der Ausnahmegründe präzisiert werden.

Angebots- und nachfrageseitig bestehen in der SVZ zudem erhebliche Unterschiede zwischen dem Tagesverkehr an Sonntagen und dem abendlichen Spätverkehr. Die Standards für die SVZ sind daher auch auf eine mögliche weitere Differenzierung zu überprüfen. Dabei ist zu klären, ob alternativ eine präzisere Definition und Regelung für Ausnahmen die angemessene Lösung ist.

Auf die beobachteten Nachfrageverlagerungen wurde bereits mit ersten Fahrplananpassungen einzelner Linien reagiert. So ist bei der U-Bahn ab Dezember 2009 die weitere Ausdehnung des 5-Minuten-Taktes in die Abendstunden vorgesehen. Hinsichtlich der im NVP festgelegten generellen Standards sind – unabhängig von einzelnen Fahrplananpassungen – die bislang festgelegten tageszeitlichen Verteilungen von HVZ, NVZ und SVZ kritisch zu hinterfragen.

2.3 Erreichbarkeit

Für die Erreichbarkeit verschiedener wichtiger Ziele, insbesondere der Innenstadt und der Stadtteilzentren, legt der NVP Verbindungsstandards fest. Diese enthalten Vorgaben für Anfahrtszeiten und die Anzahl der Umsteigevorgänge.

Der NVP betrachtet die Erreichbarkeit der Zentrumsbereiche der Innenstadt, der Hauptzentren und der Besonderen Stadtteilzentren, wie sie sich aus dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren¹ ergeben. Für die weiteren nachrangigen Kategorien des StEP Zentren wurden keine Standards festgelegt. Für die benötigte Fahrtzeit sind folgende Standards angesetzt:

Tabelle 4: Verbindungsstandards NVP 2006–2009

Relevante Ziele	Zeit zur Anfahrt	Maximale Umstiege
Zentrumsbereich	60 min	2 x
Hauptzentrum	40 min	2 x
Besonderes Stadtteilzentrum	40 min	2 x
Fernbahnhof	40 min	2 x

¹ StEP Zentren und Einzelhandel – Teil II (StEP Zentren 2020) vom 22. März 2005

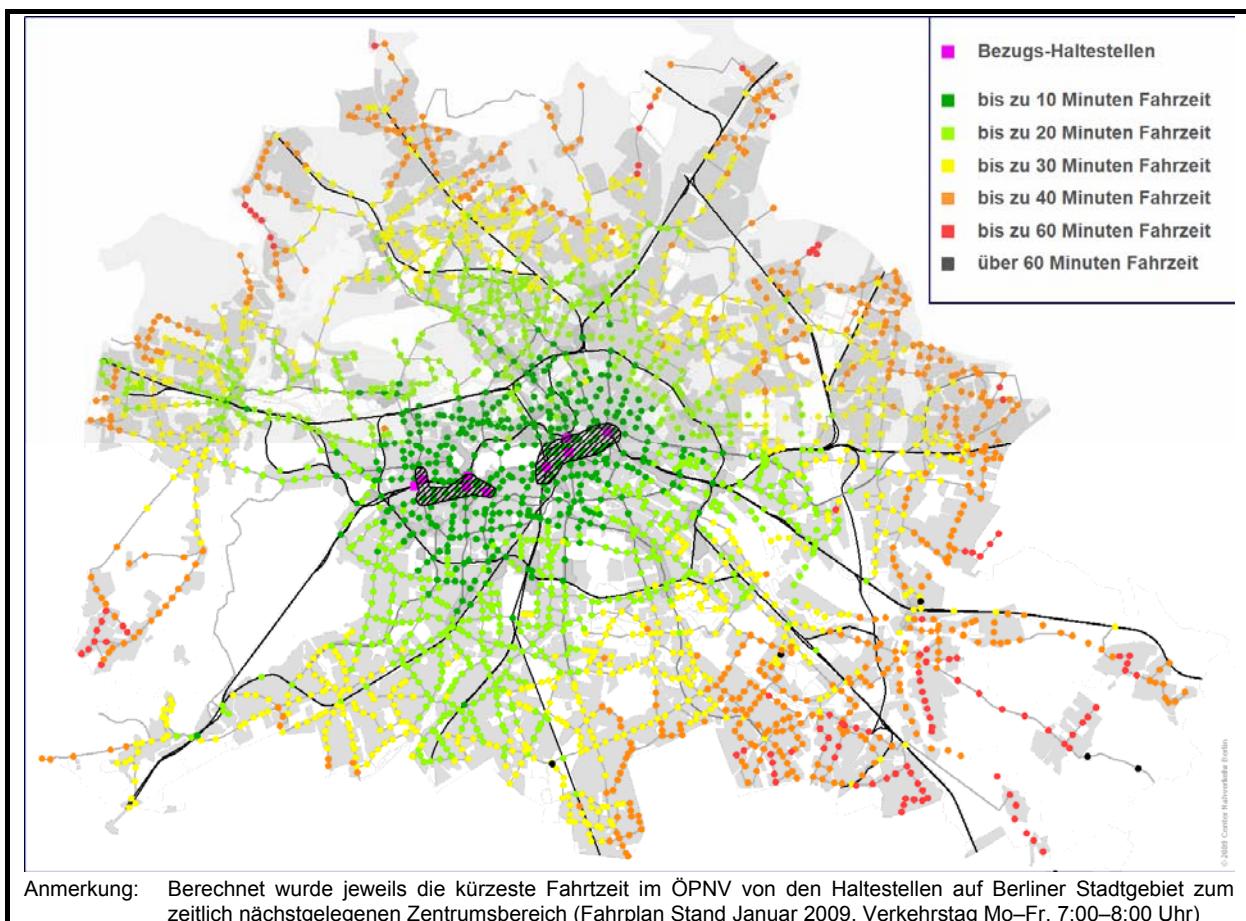
Diese Standards wurden anhand des Fahrplans mit Stand Januar 2009 überprüft.

Zentrumsbereiche

Abbildung 4 zeigt die Fahrtzeiten von allen Haltestellen auf dem Berliner Stadtgebiet zur jeweils im ÖPNV am schnellsten erreichbaren Haltestelle in einem der beiden Zentrumsbereiche Mitte (Potsdamer Platz, Friedrichstraße, Alexanderplatz) und Zoo/Kurfürstendamm (City West).

Die angestrebte Fahrtzeit von maximal 60 Minuten wird für das gesamte Stadtgebiet eingehalten.²

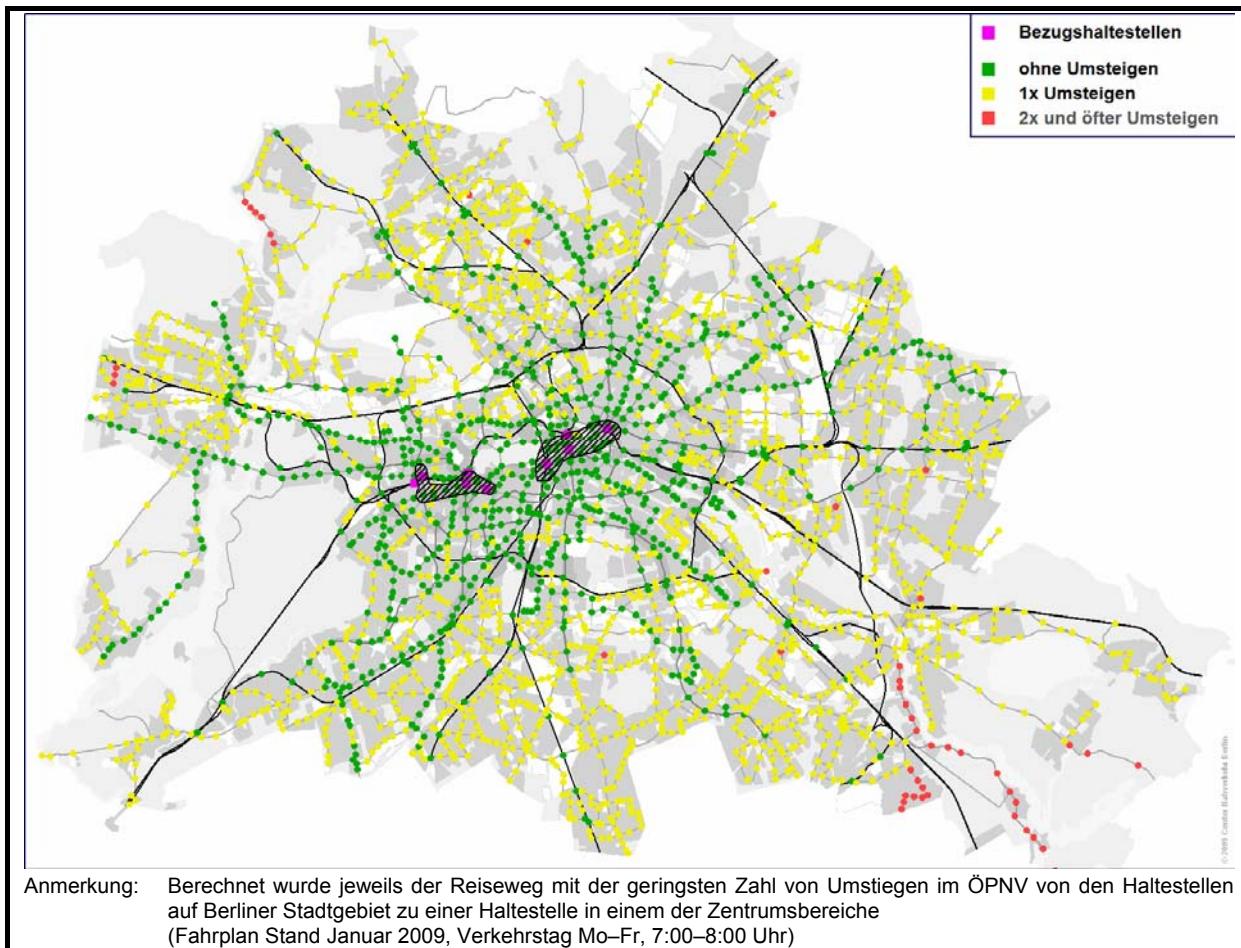
Abbildung 4: Fahrtzeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte



² Einzelne Haltestellen in zentrennahen Bereichen mit Fahrzeiten über 40 bzw. 60 Min sind in der Regel Zwischenendstellen, die nicht regelmäßig angefahren werden.

Zudem wurde die Zahl der erforderlichen Umstiege zu den Zentrumsbereichen berechnet (s. Abbildung 5). Auch hier wird der Standard von maximal zwei Umstiegen überall erfüllt. Mehr als einmal muss nur aus weiten Bereichen im Südosten (Köpenick, Friedrichshagen, Grünau, Schmöckwitz, Müggelheim) umgestiegen werden – dies ist durch die mittelfristige Zurücknahme der S3 bis Ostbahnhof bedingt. Ansonsten ist von einzelnen Linien aus mehr als einmal umzusteigen (Tegelort, Spandau West). Einzelne rot gekennzeichnete Haltestellen im Stadtgebiet sind Richtungshaltestellen bzw. selten angefahrene Zwischenendstellen.

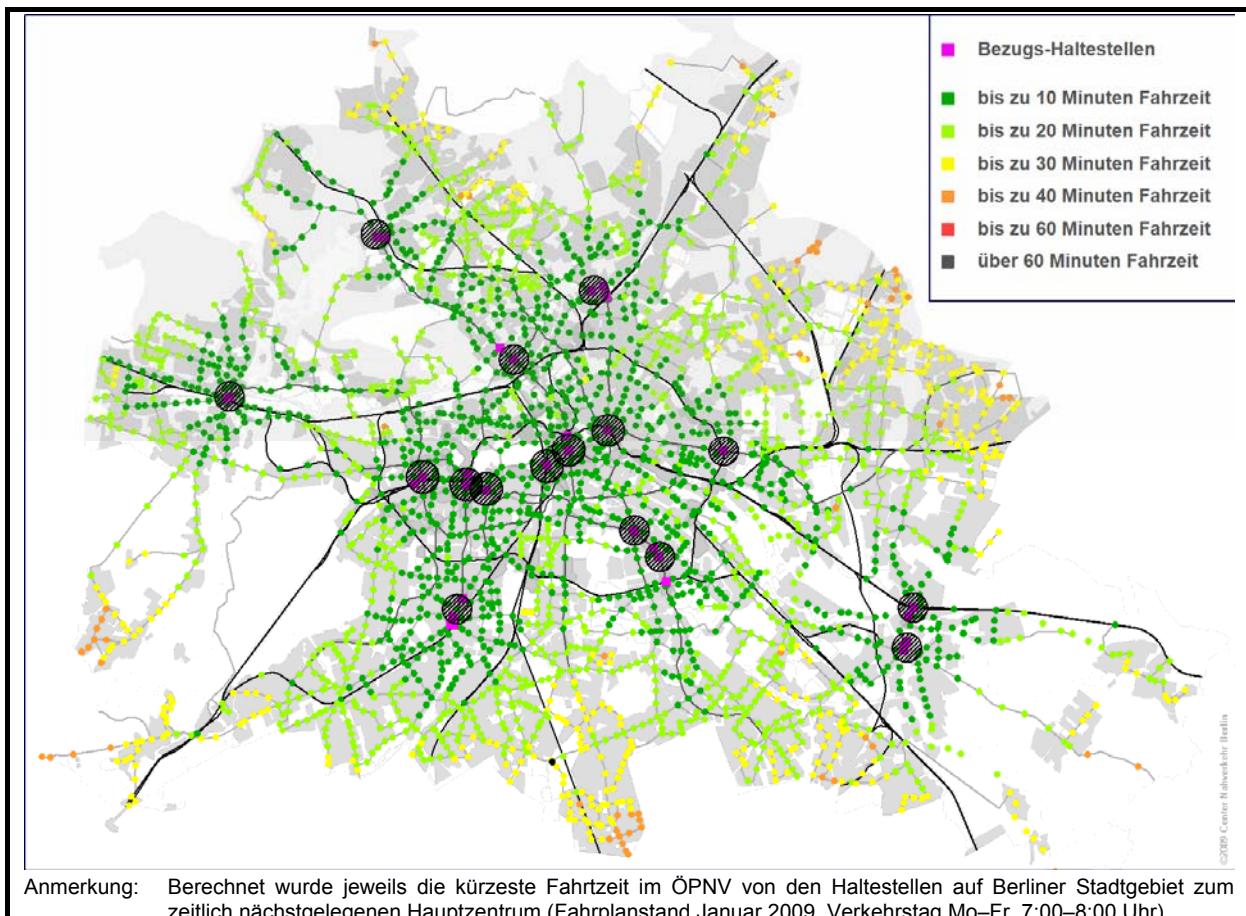
Abbildung 5: Umsteigehäufigkeit zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte



Hauptzentren

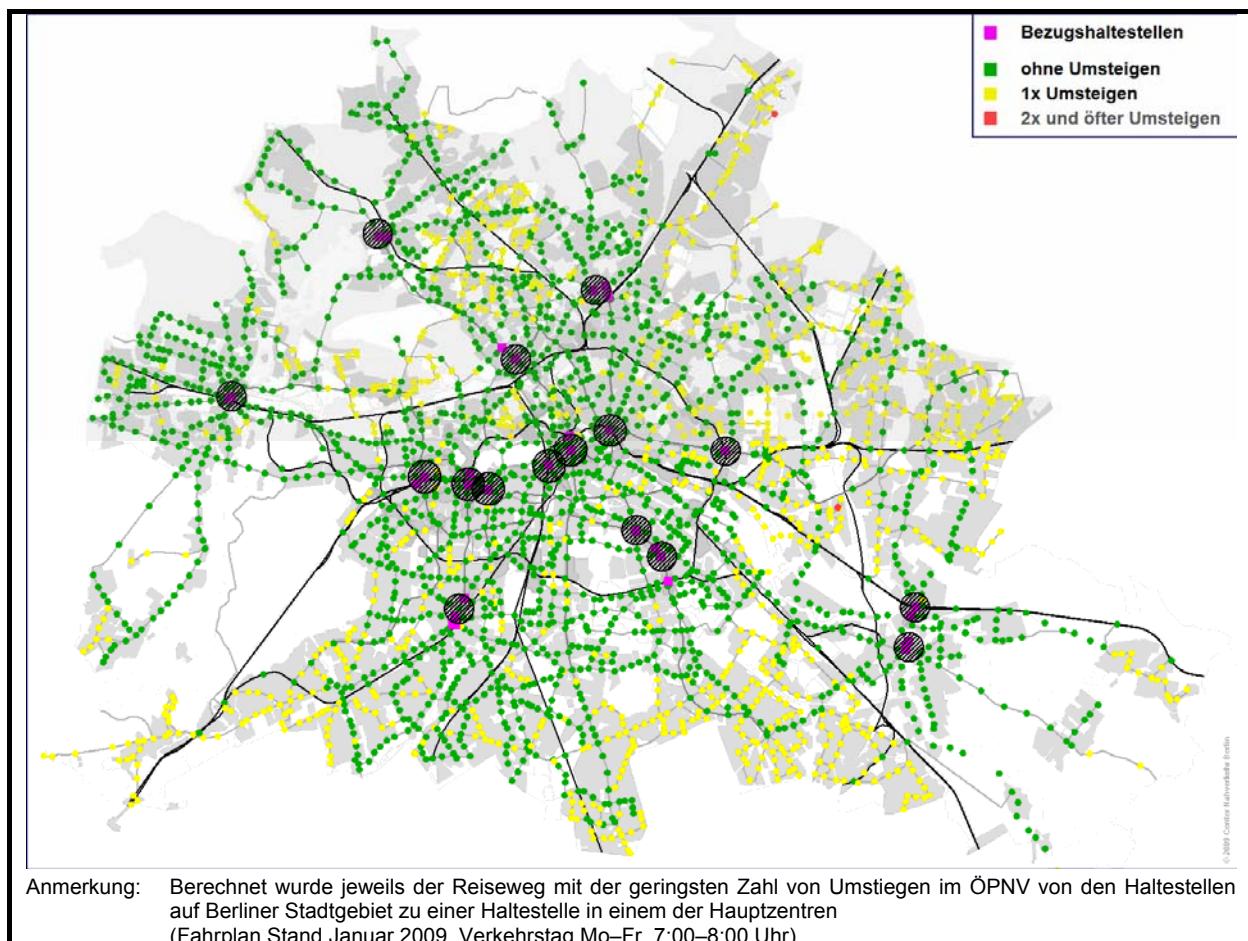
In Abbildung 6 sind die Fahrzeiten zu den Hauptzentren dargestellt. Das Ziel, ein Hauptzentrum in maximal 40 Minuten zu erreichen, wird durchgängig erreicht. Abgesehen von Stadtrandbereichen (z. B. Kladow, Lichtenrade und Marzahn) ist mindestens ein Hauptzentrum mit weniger als 30 Minuten Fahrtzeit erreichbar.

Abbildung 6: Fahrzeiten zu den Hauptzentren



Die Berechnung der Umsteigehäufigkeit (s. Abbildung 7) zeigt, dass von nahezu jeder Berliner Haltestelle aus mindestens ein Hauptzentrum direkt oder mit nur einem Umstieg erreicht werden kann. Die Verbindungsstandards des NVP sind auch für dieses Kriterium voll erfüllt.

Abbildung 7: Umsteigehäufigkeit zu Hauptzentren



Besondere Stadtteilzentren

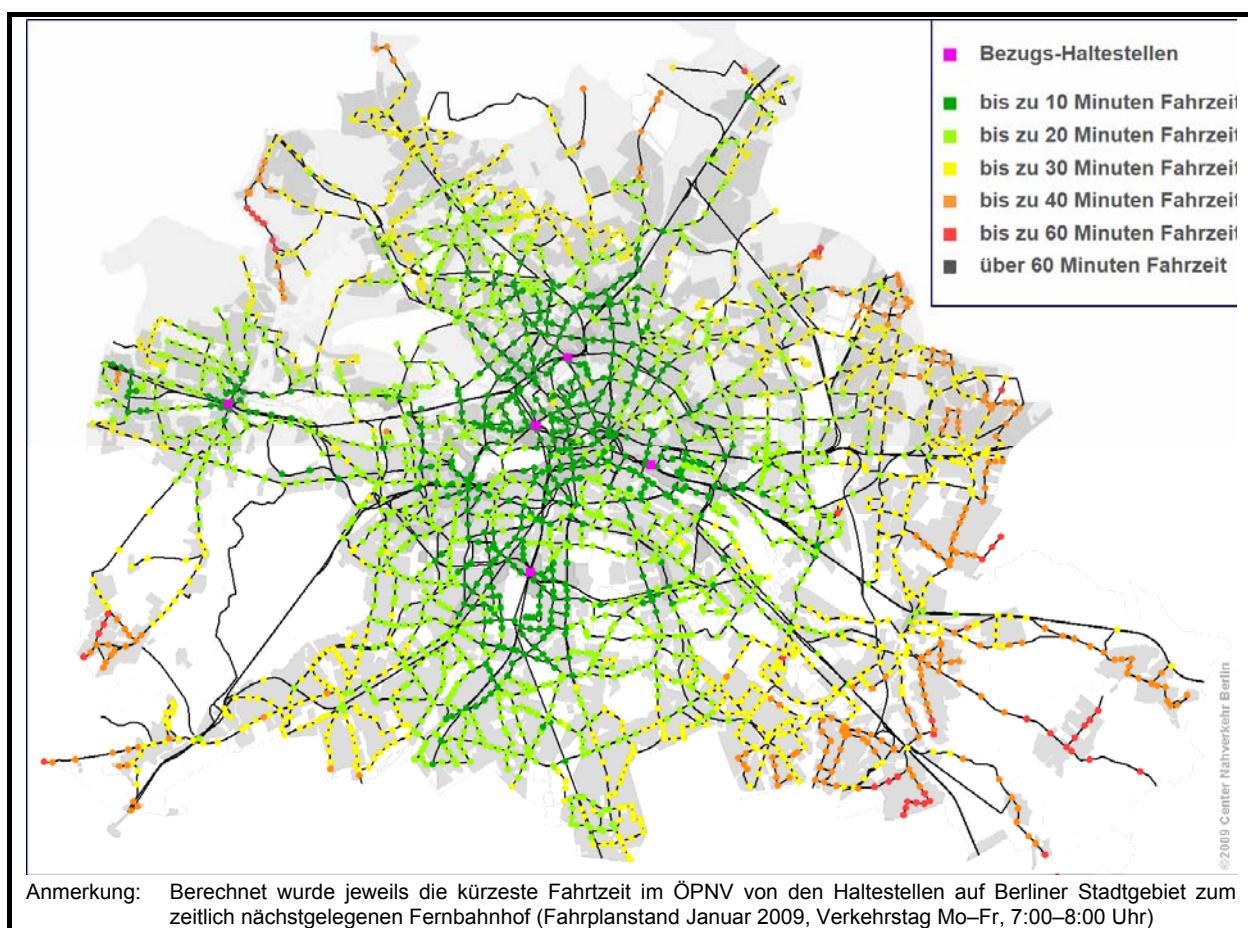
Nach der Systematik des StEP Zentren hat jedes Hauptzentrum zugleich die Funktionen eines Besonderen Stadtteilzentrums. Da die Verbindungsstandards für Besondere Stadtteilzentren denen der Hauptzentren entsprechen und diese wie dargestellt eingehalten wurden, konnte auf eine gesonderte Prüfung der Einhaltung der Verbindungsstandards für Besondere Stadtteilzentren verzichtet werden.

Fernbahnhöfe

Für die Erreichbarkeit der Fernbahnhöfe gelten identische Vorgaben wie für Hauptzentren und Besondere Stadtteilzentren: Mindestens ein Fernbahnhof soll innerhalb von 40 Minuten mit maximal zwei Umstiegen erreichbar sein.

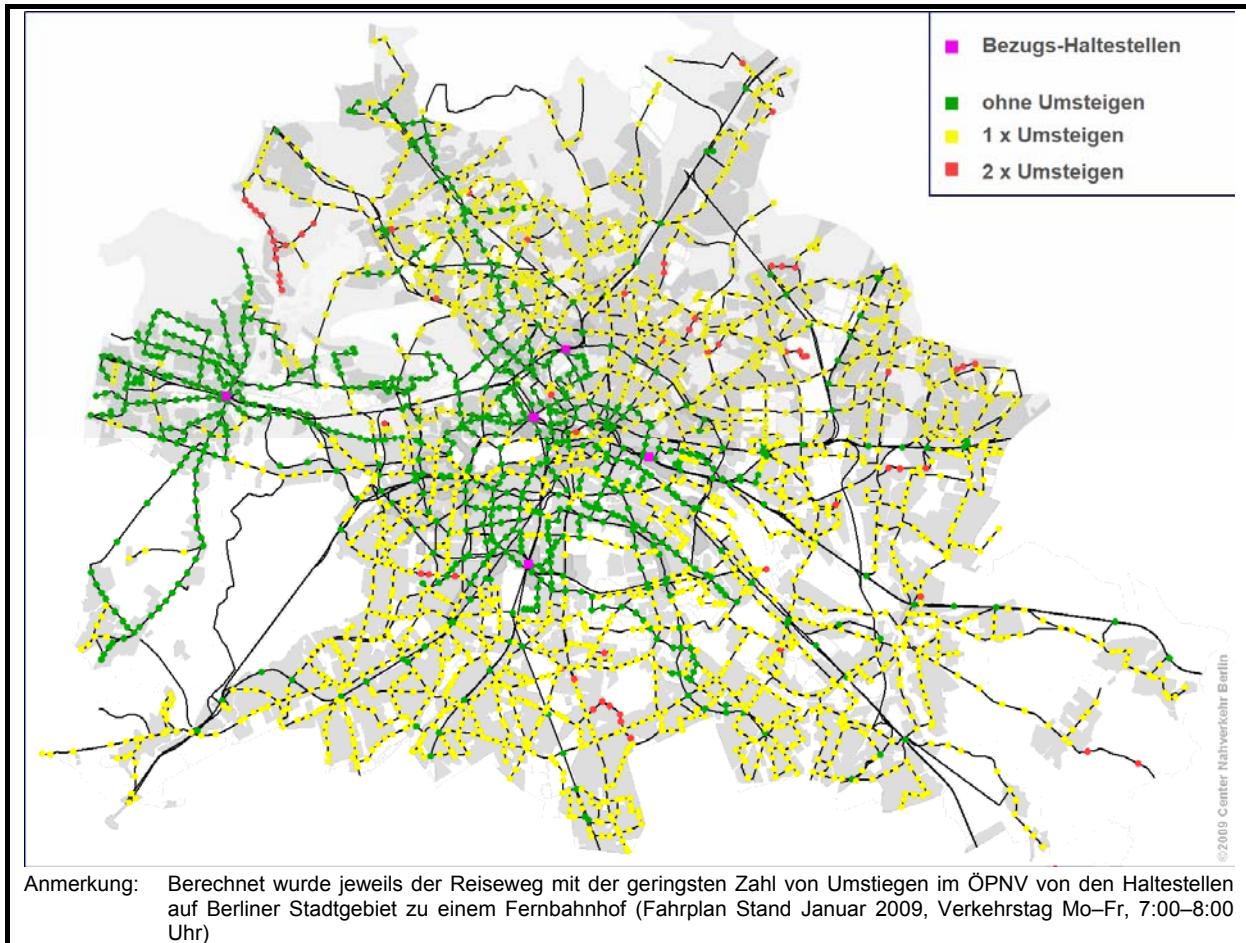
Zur Überprüfung des Standards wurde die Fahrtzeit zum zeitlich nächstgelegenen Bahnhof, der von vertakteten Linien des Fernverkehrs bedient wird, berechnet. Dies sind neben dem Hauptbahnhof die Bahnhöfe Spandau, Südkreuz, Gesundbrunnen und – außerhalb Berlins – Bernau. Die Bahnhöfe Wannsee, Zoologischer Garten, Lichtenberg und Schönefeld, von denen nur einzelne Fernzüge abfahren, wurden nicht berücksichtigt.

Abbildung 8: Fahrtzeiten zu den Fernbahnhöfen Spandau, Hauptbahnhof, Gesundbrunnen, Südkreuz und Bernau



Bis auf Haltestellen in Randbereichen (Müggelheim, Schmöckwitz, Bohnsdorf, Tegelort und Kladow) ist von allen Haltestellen in Berlin ein Fernbahnhof entsprechend der NVP-Standards in 40 Minuten erreichbar. Der Fernbahnhof Gesundbrunnen erschließt vor allem die nördlichen Stadtteile gut, bietet jedoch im Vergleich zu den anderen Fernbahnhöfen nur ein eingeschränktes Zugangebot. Die Erschließungsdefizite im Südosten beruhen auf der weiten Entfernung zu den Fernbahnhöfen.

Abbildung 9: Umsteigehäufigkeiten zu den Fernbahnhöfen Spandau, Hauptbahnhof, Gesundbrunnen, Südkreuz und Bernau



Im Stadtgebiet verteilt gibt es mehrere Linien, von deren Haltestellen aus ein Fernbahnhof nur mit zweimaligem Umstieg erreichbar ist. Besonders gut sind die Haltestellen im Bezirk Spandau an den ICE-Bahnhof Spandau angebunden – dieser ist von fast allen Haltestellen im Bezirk aus direkt zu erreichen.

Ergebnisse

Insgesamt werden die Verbindungsstandards zu den Zentren eingehalten. Von allen Haltestellen des Tagesverkehrs ist ein Zentrumsbereich (Mitte oder City West) innerhalb von 60 Minuten zu erreichen, ein Hauptzentrum sowie eine Besonderes Stadtteilzentrum innerhalb von 40 Minuten.

Der maximal zulässige Wert von zwei Umsteigevorgängen wird fast durchweg unterschritten; dies gilt auch für die Fahrt zu den Zentrumsbereichen. Das nächste Besondere Stadtteilzentrum ist von allen Haltestellen in Berlin direkt oder mit einem Umstieg erreichbar.

Die Fernbahnhöfe sind teilweise noch nicht optimal erreichbar. Seit Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels am 28.5.2006 werden die Fernzüge hauptsächlich auf drei verschiedenen Linienführungen durch bzw. in die Stadt geführt:

- von Spandau aus über die Stadtbahn (Linien Rhein/Ruhr – Hannover/Frankfurt/M.
– Braunschweig – Spandau – Hauptbahnhof (oben) – Ostbahnhof)
- von Spandau aus durch den Nord-Süd-Tunnel (Linien Hamburg – Spandau –
Hauptbahnhof (tief) – Südkreuz – Nürnberg/Dresden)
- über die Stettiner Bahn durch den Nord-Süd-Tunnel (Linien Stralsund/Stettin –
Gesundbrunnen – Hauptbahnhof (tief) – Südkreuz – Erfurt/Dresden)

Dadurch sind die Stadtteile nicht an alle Fernzuglinien gleich gut angebunden. So ist der Bahnhof Südkreuz aus dem Süden der Stadt gut erreichbar. Die meisten Fernzüge der Linien Richtung Hannover – Rhein/Ruhr und Richtung Braunschweig – Frankfurt/M. verkehren jedoch nicht über diesen Bahnhof.

Außerdem wirkt sich auf die Anbindung des Fernverkehrs ungünstig aus, dass die vom Fernverkehr bedienten Bahnhöfe der Stadtbahn (Hauptbahnhof und Ostbahnhof) aus Richtung Süden vergleichsweise schlecht in das ÖPNV-Netz eingebunden sind. Dies hat zur Folge, dass bestimmte Fernzugrelationen vor allem aus dem Südwesten Berlins nur mit längeren Fahrtzeiten und einer erhöhten Anzahl von Umsteigevorgängen erreicht werden können. Langfristig wird die geplante S 21 die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus Richtung Süden verbessern. Kurz- bis mittelfristig sind auch die vorhandenen Regionalzuglinien entsprechend einzubeziehen, etwa durch die Einrichtung von Regionalbahnhöfen in wichtigen Stadtteilzentren, wie dies bis 2014 für Köpenick geplant ist.

Schlussfolgerungen

Die Orientierung der Verbindungsstandards am System der zentralen Orte hat sich bewährt und sollte beibehalten werden.

Bei der Zahl der Umstiege zu Haupt- und Stadtteilzentren sollte eine Anhebung des Standards auf maximal einen Umstieg geprüft werden.

Für die Fernbahnhöfe sollte geprüft werden, ob durch einen differenzierteren Standard dessen Aussagekraft verbessert werden kann bzw. ob weiterhin ein gesonderter Standard für Fernbahnhöfe erforderlich ist.

3 Qualitätsstandards

3.1 Zuverlässigkeit

Das Qualitätsmerkmal Zuverlässigkeit beschreibt, ob die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten tatsächlich durchgeführt wurden, also nicht ausgefallen sind.

Der NVP 2006-2009 gibt vor, dass während der Laufzeit des Plans eine Zuverlässigkeitsquote von 99,8 % bei allen Verkehrsträgern eingehalten werden soll. Somit gilt ein Ausfall von höchstens 0,2 % der Fahrten (= 1 von 500) als tolerabel. Dabei lässt der NVP offen, wie die Zuverlässigkeit zu berechnen ist.

Die Zuverlässigkeitsquoten der Verkehrunternehmen sind aufgrund unterschiedlicher Regelungen in den Verkehrsverträgen mit BVG und S-Bahn differenziert zu bewerten. Grund ist die unterschiedliche Ermittlung. Bei der BVG ist die Zuverlässigkeitsquote der Anteil der erbrachten an den geplanten Fahrten, unabhängig von ihrer Pünktlichkeit. Bei der S-Bahn werden hingegen übermäßig verspätete Züge als Ausfall gewertet.

Die Zuverlässigkeitsquote bei der BVG für das Jahr 2008 unterscheidet sich signifikant von dem Wert für das Jahr 2007, da bis zum Wirksamwerden des Verkehrsvertrags nur Ausfälle einbezogen wurden, die die BVG selbst verursacht hatte und die nicht auf einen äußeren Einfluss zurückzuführen waren. Nach den Regelungen des Verkehrsvertrags sind hingegen ab 2008 alle Ausfälle unabhängig von ihrer Ursache als nicht erbrachte Leistung zu werten.

Die Zuverlässigkeit hat sich bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich entwickelt:

Bei der S-Bahn fielen im Jahr 2007 in Berlin geplante Leistungen in Höhe von 744.290 Fahrplan-km aus. Die Zuverlässigkeitsquote betrug damit 97,43 %. Wesentliche Ursache waren die Streiks im Oktober/November 2007. Im Jahr 2008 konnte die Zuverlässigkeit auf 98,04 % gesteigert werden.

Bei der U-Bahn lag die Zuverlässigkeit in den Jahren 2007 und 2008 im Schnitt über 99,8 %, auch wenn der Zielwert in einzelnen Monaten unterschritten wurde.

Die Straßenbahn liegt bei ursachenunabhängiger Betrachtung deutlich unterhalb der NVP-Vorgabe. Da der Straßenbahnbetrieb sehr stark von äußeren Einflüssen (z. B. Falschparkern) abhängig ist, ist hier der Anteil fremdverschuldeter Ausfälle deutlich höher als bei der U-Bahn oder beim Bus. Werden nur die eigenverschuldeten Ausfälle betrachtet, so lag die Zuverlässigkeitsquote mit Ausnahme zweier Monate immer über der NVP-Vorgabe.

Im Busbereich wurden die Vorgaben des NVP verfehlt. Es sind vornehmlich eigenverschuldete Ausfälle zu verzeichnen, die im Jahr 2008 eine Zuverlässigkeitsquote von 99,67 % ergaben. Die durch den Streik und seine Folgen (Werkstättenstreik) entstandenen Ausfälle sind in diesem Wert nicht enthalten.

Tabelle 5: Zuverlässigkeit im Jahresmittel

	S-Bahn *	U-Bahn		Straßenbahn		Bus	
	Gesamt	ohne fremd-verschuldete Ausfälle	gesamt	ohne fremd-verschuldete Ausfälle	gesamt	ohne fremd-verschuldete Ausfälle	gesamt
Vorgabe NVP		99,80 %**					
Jahr 2007	97,43 %	99,90 %	-	99,94 %	-	99,76 %	-
Jahr 2008	98,04 %	99,87 %	99,84 %	99,86 %	99,53 %	99,78 %	99,67 %

* Die Daten der S-Bahn beinhalten – anders als die Werte der BVG – auch Ausfälle aufgrund von Streiks sowie Fahrten mit erheblichen Verspätungen. Die Daten sind daher zwischen S-Bahn und BVG nicht vergleichbar.
 ** Vorgabe NVP gilt bei BVG entsprechend Verkehrsvertrag bezogen auf Zuverlässigkeit gesamt. Die Zuverlässigkeitsquote ohne Fremdverschulden ist zu Zwecken der Vergleichbarkeit der Jahre 2007 und 2008 aufgeführt.

Schlussfolgerung

Im neuen NVP 2010-2014 soll für alle Verkehrsträger einheitlich definiert sein, wann eine Fahrt als ausgefallen gilt. Auch bei unterschiedlichen Regelungen der Verkehrsverträge soll eine Auswertung möglich sein, die zwischen den Verkehrsträgern vergleichbare und allgemein nachvollziehbare Ergebnisse liefert. Unabhängig davon müssen die Mess- und Auswertungsverfahren zusätzlich in der Lage sein, die unterschiedlichen Bestimmungen der jeweiligen Verkehrsverträge abzubilden. Da es für den Fahrgast nicht entscheidend ist, wer oder was den Ausfall verursacht hat, sollte die Zuverlässigkeitsquote im neuen NVP 2010-2014 verschuldensunabhängig festgelegt werden.

Ferner sind nach Verkehrsträgern differenzierte Vorgaben aufzustellen, um der Tatsache gerecht zu werden, dass die Verkehrssysteme in unterschiedlichem Maße Störungen von außen ausgesetzt sind (z. B. eigener Bahnkörper versus öffentlicher Straßenraum).

3.2 Pünktlichkeit

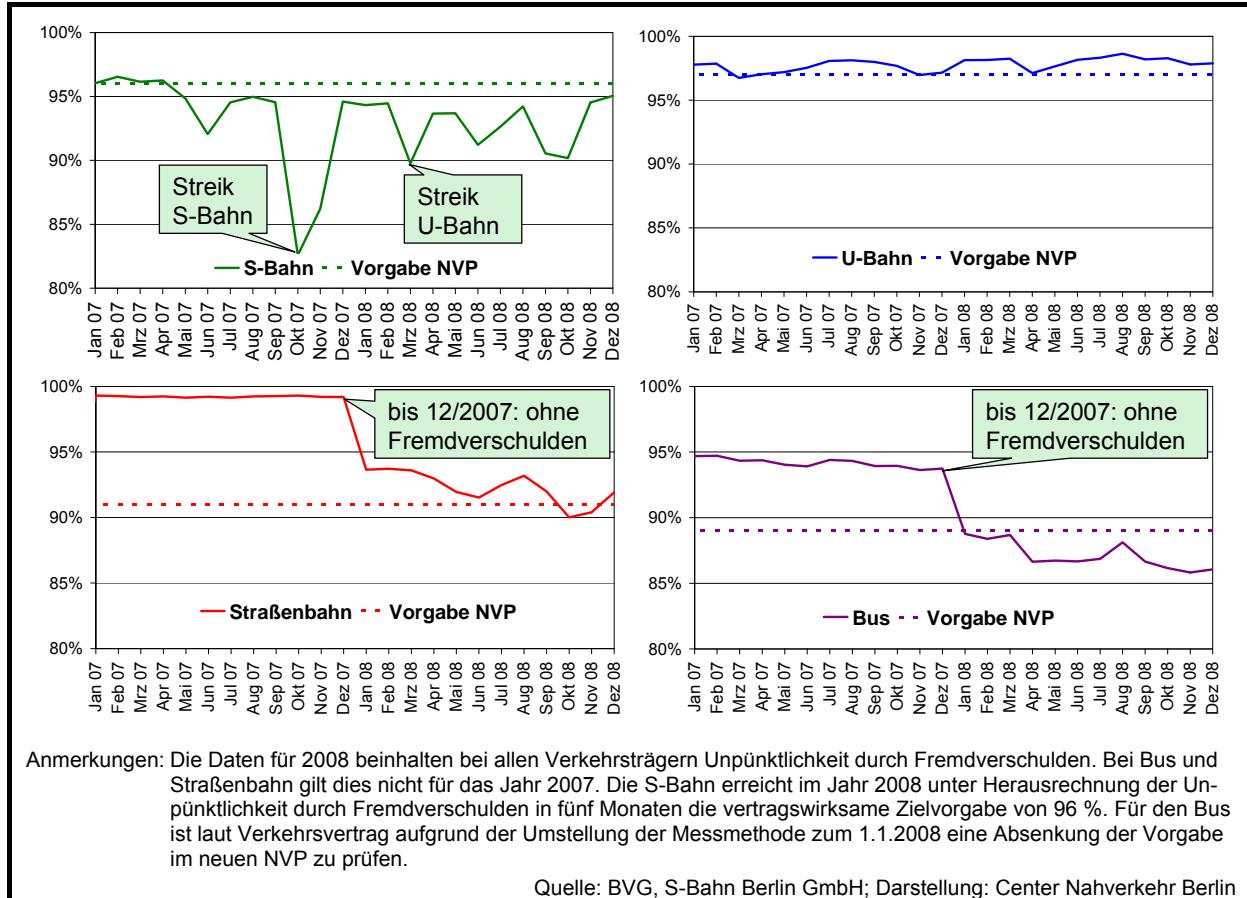
Der NVP stellt je nach Verkehrsträger unterschiedliche Anforderungen an die Pünktlichkeit. Die höchste Pünktlichkeit wird von S- und U-Bahnen erwartet, da deren Infrastruktur vom übrigen Verkehr getrennt ist.

Bei der Straßenbahn und beim Bus liegen die Pünktlichkeitswerte ab Januar 2008 aufgrund einer Umstellung in der Auswertemethodik, die bis 2007 nur die eigenverschuldeten, ab 2008 jedoch alle unpünktlichen Fahrten erfasst, auf niedrigerem Niveau als im Vorjahr. Die Straßenbahn hat die gesetzte Vorgabe von 91,0 % im Jahr 2008 mit Ausnahme der Monate Oktober und November erreicht (Jahresmittel 2008: 92,2 %). Auch die U-Bahn hat die Vorgabe von 97,0 % erreicht (Jahresmittel 2008: 98,0 %). Unter den Vorgaben des NVP blieben hingegen S-Bahn und Bus. Im Jahr 2008 wurden sowohl im Jahresmittel als auch bei allen Monatswerten die Zielvorgaben von 96 % (S-Bahn) bzw. 89 % (Bus) verfehlt. Die S-Bahn erreichte im Jahresmittel 2008 eine Pünktlichkeit von 92,9 % inklusive Fremdverschulden; beim Bus betrug die Pünktlichkeit im Jahresmittel 2008 nur 87,0 %.

Der Pünktlichkeitseinbruch bei der S-Bahn im Oktober/November 2007 ist auf den Streik zurückzuführen. Im März 2008 führte der BVG-Streik zu einer extremen Verkehrsnachfrage bei der S-Bahn. Längere Fahrgastwechselzeiten und überfüllte Züge erhöhten die Unpünktlichkeit.

Die Pünktlichkeitswerte können weder von Jahr zu Jahr noch von Verkehrsunternehmen zu Verkehrsunternehmen direkt miteinander verglichen werden, da Toleranzbereiche sowie Mess- und Auswertemethoden zu unterschiedlich sind.

Abbildung 10: Pünktlichkeit nach Verkehrsträgern



Schlussfolgerungen

Im neuen NVP 2010-2014 sollte für alle Verkehrsträger einheitlich definiert sein, wann eine Fahrt als unpünktlich gilt. Auch bei unterschiedlichen Regelungen der Verkehrsverträge soll eine Auswertung möglich sein, die zwischen den Verkehrsträgern vergleichbare und allgemein nachvollziehbare Ergebnisse liefert. Unabhängig davon müssen die Mess- und Auswertungsverfahren zusätzlich in der Lage sein, die unterschiedlichen Bestimmungen der jeweiligen Verkehrsverträge abzubilden.

Mit der Implementierung eines neuen Verfahrens muss eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Vorgaben einhergehen. Wie bei der Zuverlässigkeitsquote ist auch bei der Pünktlichkeitsquote nach Verkehrsträgern zu differenzieren.

Im Rahmen der NVP-Fortschreibung ist zu untersuchen, wie Anschluss sicherungsvereinbarungen an definierten Anschlusspunkten und die daraus folgende (beabsich-

tigte) Unpünktlichkeit zu bewerten sind. Die Abhängigkeiten sind zu ermitteln und in konkrete Vorgaben umzusetzen.

Insbesondere bei der S-Bahn sind Anstrengungen erforderlich, um die Pünktlichkeitsziele des NVP 2005–2009 einzuhalten.

3.3 Sicherheit

Während der Laufzeit des NVP wurden zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit unternommen. Dies gilt unter anderem für den Ausbau der technischen Systeme (Videoüberwachung), für den Einsatz von Sicherheits- und Servicepersonal sowie für die weitere sicherheitsorientierte Gestaltung bei baulichen und betrieblichen Maßnahmen. Die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Polizei wurde verstärkt.

Die Kriminalitätsentwicklung im ÖPNV war laut polizeilicher Statistik im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Das subjektive Sicherheitsempfinden wird durch Kundenzufriedenheitsbefragungen der Verkehrsunternehmen bewertet. Dies soll zukünftig im Rahmen eines unternehmensübergreifenden Qualitätsmonitorings erfolgen, das derzeit entwickelt wird.

3.3.1 Sicherheitskonzepte

BVG und S-Bahn Berlin haben im Januar 2009 mit dem Aufgabenträger abgestimmte Sicherheitskonzepte vorgelegt. Entsprechend den Vorgaben des NVP berücksichtigen diese Sicherheitskonzepte die Interessen mobilitätseingeschränkter Nutzer sowie geschlechtsspezifische („gender mainstreaming“) und altersspezifische Bedürfnisse in besonderem Maße. Auch die Ergebnisse des Projektes „Leitbild Fahrgastsicherheit“, an dem der VBB beteiligt war, finden sich in den Sicherheitskonzepten wieder.

Die Verkehrsunternehmen, die Bundespolizei und die Berliner Polizei haben ihre Zusammenarbeit im Bereich der Prävention verstärkt. Anfang 2008 wurde ein gemeinsames Präventionskonzept ÖPNV verabschiedet. Ziel des Präventionskonzeptes ist es, der Kriminalität vorzubeugen, den mit Straftaten einhergehenden Schaden zu verringern und zu vermeiden, das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und der Beschäftigten zu stärken, das Präventionsbewusstseins in der Bevölkerung zu erhöhen, die Kundenzufriedenheit zu steigern sowie eine gemeinsame positive Öffentlichkeitsarbeit der Sicherheitspartner abzustimmen. Zu diesem Zweck wurden Maßnahmenkataloge erarbeitet und durchgeführt, die gegliedert sind in Aus- und Fortbildung, operative Maßnahmen, Veranstaltungen/Kampagnen, Netzwerke und Öffentlichkeitsarbeit.

3.3.2 Technische Systeme

Die technischen Systeme als wichtiges Hilfsmittel für die Sicherheit wurden wie folgt weiterentwickelt:

Videoüberwachung

Die BVG setzt Videoüberwachung sowohl in den Fahrzeugen als auch auf den Bahnsteigen ein. Auf den Bahnsteigen der U-Bahnhöfe sind etwa 70 % der Flächen durch Videoüberwachung erfasst. Die Videoüberwachung wird weiter ausgebaut, der Schwerpunkt der Neuausstattung liegt dabei auf der Beseitigung sicherheitsrelevanter Lücken.

Der Ausstattungsgrad der Fahrzeuge mit Videokameras beträgt zurzeit ca. 31 % im U-Bahn-, 25 % im Straßenbahn- und 54 % im Omnibusfahrzeuggbereich. Im Zuge der Anschaffung neuer Fahrzeuge wird der Ausstattungsgrad sukzessive erhöht.

Die S-Bahn Berlin GmbH setzt Videoüberwachung derzeit auf den S-Bahnsteigen solcher Bahnhöfe ein, die auch als Fern- und Regionalbahnhalt dienen (sogenannte Mischbahnhöfe). Auf einem Großteil der reinen S-Bahnhöfe werden im Zuge der Einführung des neuen „Betriebs- und Informationssystems S-Bahn“ (BIS) Videokameras zur Zugabfertigung auf den Bahnsteigen installiert. Im Zuge dessen ergibt sich auch die Möglichkeit, die an den Fahrausweisautomaten installierten Infosäulen mit Videokameras auszurüsten.

Die S-Bahn Berlin GmbH beabsichtigt darüber hinaus, auch in den Zügen versuchsweise Videoüberwachung einzusetzen. Ein entsprechendes Projekt zur technischen Erprobung startet in 2009.

Notruf- und Informationstechnik

Im Bereich der S-Bahn sind auf allen Mischbahnhöfen Notrufsäulen vorhanden. Auf 125 der 136 reinen S-Bahnhöfe befinden sich deutlich gekennzeichnete Informationssäulen an den Fahrkartenautomaten. Auch hier kann der Fahrgast einen Hilferuf absetzen.

Bei der BVG stehen auf allen 170 Bahnhöfen barrierefreie Notruf- und Informationssäulen zur Verfügung, insgesamt 521 Stück. In unmittelbarer Nähe der Notruf- und Informationssäule ist immer eine Videokamera installiert, die in der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service (BL-SuS) aufgeschaltet wird, sobald der Notruf betätigt wird. In allen Fahrzeugen, ausgenommen den Omnibussen, befinden sich sogenannte Fahrgastsprechstellen, die im Notfall nach Betätigung einen direkten Kontakt zum Fahrer herstellen.

In der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service (BL-SuS) der BVG werden seit dem zweiten Quartal 2008 alle eingehenden Notrufe zentral aufgenommen und bearbeitet sowie der Einsatz der Sicherheitskräfte gesteuert. Auch bei der S-Bahn Berlin erfolgt dies durch die Sicherheitsleitstelle. Beide Leitstellen sind rund um die Uhr besetzt.

3.3.3 Personaleinsatz

Service- und Sicherheitspersonal der S-Bahn Berlin GmbH

Im Bereich der S-Bahn sind täglich mehr als 200 qualifizierte Sicherheitskräfte im Einsatz. Ihre Aufgabe ist es, Fahrgäste, Personal und Anlagen zu schützen und zu sichern. Der Einsatz erfolgt lageabhängig, wobei nähere Einzelheiten aus taktischen Gründen nicht veröffentlicht werden.

Neben den Sicherheitskräften sind täglich

- 76 Betriebsstellen mit Aufsichten besetzt,
- 35 Fahrkartenkontrolleure im Einsatz,
- 20 Servicekräfte auf ausgewählten Bahnhöfen bereit, Kundenfragen zu beantworten,
- 9 Kundenzentren besetzt,
- 385 Triebfahrzeugführer tätig, die für den Fahrgast Ansprechpartner sind und jederzeit Hilfe leisten oder herbeiholen können.

Das Land Berlin hat im Jahr 2008 durch eine vertragliche Regelung mit der S-Bahn Berlin GmbH sichergestellt, dass diese Sicherheitskräfte durch insgesamt 120 sogenannte „KiN-S“ (Kundenbetreuer im Nahverkehr S-Bahn) unterstützt werden. Derzeit sind bereits 40 „KiN-S“ im Einsatz; weitere 80 werden bis Ende 2010 eingestellt.

Service- und Sicherheitspersonal der BVG

Das Einsatzkonzept der BVG für das eigene Sicherheitspersonal ist auf eine möglichst flächendeckende Präsenz in allen Verkehrsmitteln und Anlagen in Kombination mit gezielten Schwerpunkteinsätzen ausgerichtet. Die aus durchschnittlich 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gebildeten Schichten im täglichen Ordnungsdienst setzen sich wie folgt zusammen:

- 4 Teams à 3 Personen, die vorwiegend nachts im Einsatz sind, um Vandalismusstraftaten zu verhindern,
- 25 weiterqualifizierte Schaffner im Kontrolldienst,
- 60 Sicherheitskräfte mit 16 Diensthunden des Fremddienstleisters (= 30 Streifen),
- 38 Sicherheitskräfte des Fremddienstleisters zur Busbegleitung (= 19 Streifen), die schwerpunktmäßig in den späten Nachmittag-, Abend- und Nachtstunden eingesetzt werden.

Insgesamt 34 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind speziell für die Tätigkeit in der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service ausgebildet.

Zusätzlich zu den internen und externen Sicherheitskräften, werden Servicekräfte und Betriebsbedienstete aller Bereiche der BVG durch Schulungen dahingehend sensibilisiert, sicherheitsrelevante Beobachtungen zu melden und zu dokumentieren, sofern sie nicht in der Lage sind, diesen unverzüglich selbst zu begegnen.

Um die Sicherheit weiter zu verbessern, setzt die BVG in den Betriebsbereichen auch fahrdienstuntaugliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für sicherheitsrelevante Tätigkeiten ein.

3.3.4 Bauliche und betriebliche Maßnahmen

Die Vorgabe des NVP, Stationen und Fahrzeuge bei Neu- und Umbau sicherheitsorientiert zu gestalten, wurde wie folgt umgesetzt:

Die S-Bahn Berlin GmbH setzt Züge aus drei Baureihen ein. Die Züge sind grundsätzlich transparent gestaltet, d. h. es besteht eine Sichtbeziehung zwischen den einzelnen Wagen. Bei der Baureihe 481 ist darüber hinaus im Viertelzug die Durchgängigkeit gewährleistet. Die S-Bahn Berlin GmbH verwendet standardmäßig graffiti-

resistente Materialien. Sie ist bemüht, großflächiges Graffiti innerhalb von 48 Stunden zu entfernen.

Die S-Bahnhöfe sind durchgehend hell ausgeleuchtet. Die S-Bahn Berlin GmbH setzt die Ansiedlung von Geschäften fort.

Auf den U-Bahnhöfen hat die BVG eine durchschnittliche Helligkeit von 200 Lux hergestellt. Die Bahnhöfe sollen möglichst transparent sein, um das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu verbessern. Deshalb werden fortlaufend bestehende Einrichtungen auf ihre Notwendigkeit geprüft und gegebenenfalls verändert. Bei der Renovierung von Bahnhöfen wird auf den Einsatz von hellen Wand- und Deckenfarben geachtet.

Im Rahmen einer seit dem Jahr 1994 bestehenden Public-Private-Partnership siedelt die BVG verstärkt Geschäfte in den Bahnhöfen an.

Bei der Gestaltung und Ausrüstung der BVG-Fahrzeuge werden konsequent transparente und zugleich vandalismusresistente Materialien eingesetzt.

Beim Bus ist abends und nachts ein Ausstieg auch zwischen Bushaltestellen möglich, sofern die Verkehrssituation dies erlaubt. Zudem besteht die Möglichkeit, über das Fahrpersonal ein Taxi für den Anschlussverkehr zu rufen.

Schlussfolgerungen:

Die Maßnahmen, die zur Gewährleistung der Sicherheit unternommen wurden, entsprechen den Vorgaben des NVP.

Die weitere Verbesserung der Sicherheit ist von zentraler Bedeutung für die Qualität des ÖPNV und die Kundenzufriedenheit. Dies gilt insbesondere mit Blick auf das subjektive Sicherheitsgefühl, dem bei Vorgaben und Maßnahmen des NVP 2010-2014 besondere Bedeutung beigemessen werden soll. Aspekte der Geschlechtergerechtigkeit („gender mainstreaming“) sowie die Belange älterer Fahrgäste sollen hierbei besonders berücksichtigt werden.

Der Erfüllung des Leistungsmerkmals Sicherheit in Kundenzufriedenheitsbefragungen der Verkehrsunternehmen kommt eine besondere Bedeutung zu.

3.4 Barrierefreiheit

Ein wesentliches Ziel des NVP 2006-2009 besteht darin, den barrierefreien Zugang und die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Fahrgäste herzustellen. Der NVP stellt insoweit Anforderungen an den barrierefreien Bau und Ausbau von Haltestellen, an Fahrzeuge und den Fahrzeugeinsatz.

3.4.1 Barrierefreier Zugang zu Stationen

Der NVP beinhaltet Zielvorgaben für den Anteil der S- und U-Bahnhöfe, die bis Ende 2009 mit barrierefreien Zugängen und Blindenleitsystemen ausgerüstet werden sollen (s. Abbildung 11). Im Regionalzugverkehr waren 18 von 19 Bahnhöfen barrierefrei zugänglich (die Ausnahme bildet der Bahnhof Karow) und 12 Bahnhöfe mit Blindenleitsystemen ausgestattet.

Neben diesen Quotenvorgaben enthält der NVP konkrete Maßnahmenlisten für den Einbau von Aufzügen an S- und U-Bahnstationen. Von den 26 Maßnahmen der Prioritätenliste wurden bis Ende 2008 zehn umgesetzt. Drei weitere Maßnahmen befinden sich im Bau; die übrigen 13 sollen bis 2011 realisiert werden. Von den zehn Maßnahmen der im NVP enthaltenen Prüfliste wurde bisher keine umgesetzt. Vier Maßnahmen werden vorbereitet und sollen bis 2013 umgesetzt werden, eine weitere ist noch nicht terminiert und drei Maßnahmen wurden zurückgestellt.

Abbildung 11: Anteil der S- und U-Bahn-Stationen mit barrierefreien Zugängen und Blindenleitsystemen

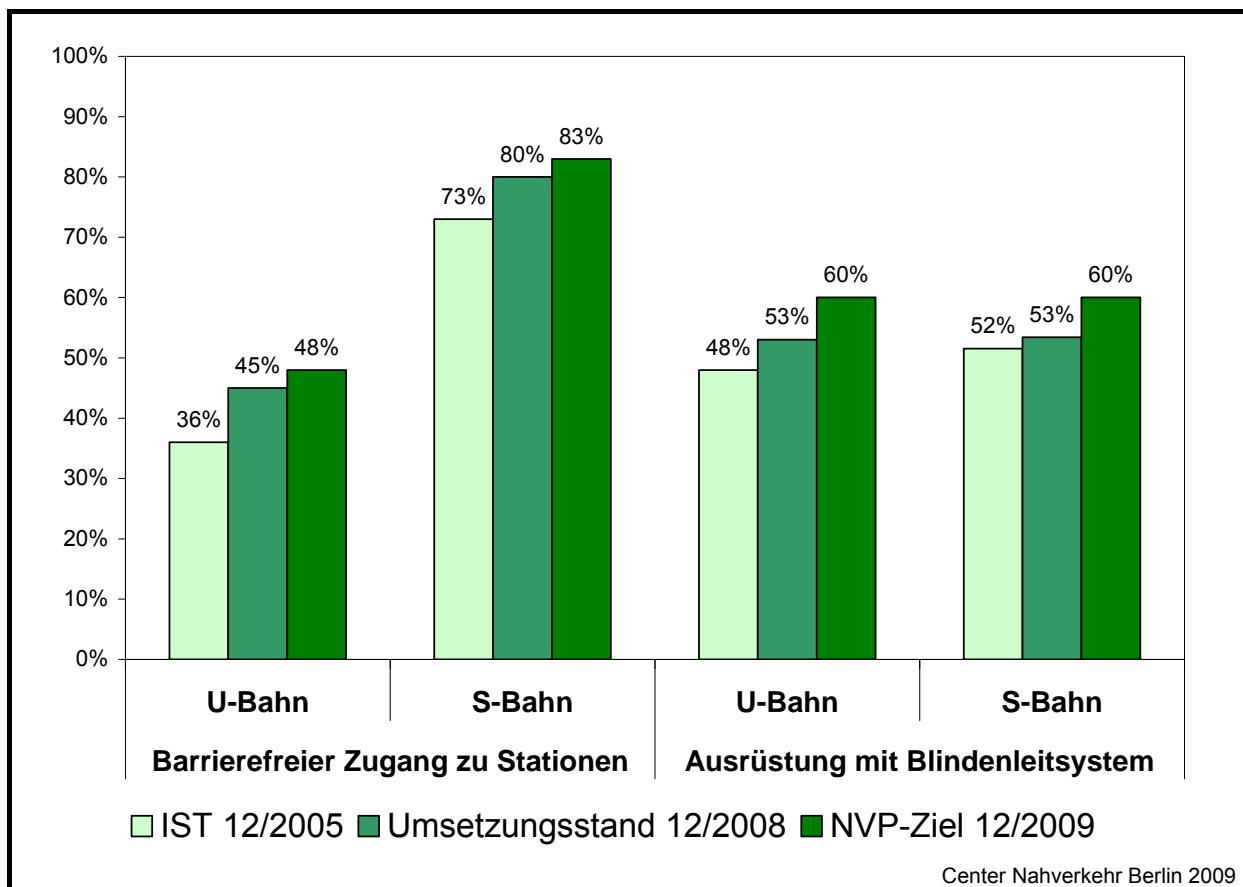


Tabelle 6: Umsetzungsstand der Prioritätenliste zum Einbau von Aufzügen an S- und U-Bahnhöfen

Bahnhof	Linie	Realisierung lt. NVP bis	Umsetzungsstand
U-Bf Alt-Tegel	U6	2006	fertig gestellt 2006
U-Bf Frankfurter Allee (2. Aufzug)	U5	2006	Im Bau; Fertigstellung 2009
U-Bf Kottbusser Tor	U1, U8	2006	fertig gestellt 2007
U-Bf Lichtenberg (1. Aufzug)	U5	2006	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
U-Bf Olympia-Stadion	U2	2006	fertig gestellt 2006
U-Bf Rosenthaler Platz	U8	2006	fertig gestellt 2006

Bahnhof	Linie	Realisierung lt. NVP bis	Umsetzungsstand
U-Bf Theodor-Heuss-Platz (1. und 2. Aufzug)	U2	2006	1. Aufzug fertig gestellt 2006; 2. Aufzug in Bauvorbereitung, Fertigstellung 2009
U-Bf Wilmersdorfer Straße	U7	2006	fertig gestellt 2006
U-Bf Frankfurter Tor	U5	2010	fertig gestellt 2008
U-Bf Friedrichsfelde	U5	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
U-Bf Hallesches Tor	U1	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2011
U-Bf Hallesches Tor	U6	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2011
U-Bf Kurt-Schumacher-Platz	U6	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
U-Bf Leopoldplatz	U6, U9	2010	Im Bau; Fertigstellung 2009
U-Bf Lichtenberg (2. Aufzug)	U5	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2011
U-Bf Magdalenenstraße	U5	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
U-Bf Mehringdamm	U6, U7	2010	fertig gestellt 2008
U-Bf Potsdamer Platz	U2	2010	Im Bau; Fertigstellung 2009
U-Bf Samariterstraße	U5	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
U-Bf Schillingstraße	U5	2010	abhängig von B-Plan und Finanzierung. Ziel: 2010.
U-Bf Spittelmarkt	U2	2010	fertig gestellt 2008
U-Bf Strausberger Platz	U5	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
U-Bf Tierpark	U5	2010	fertig gestellt 2008
U-Bf Turmstraße	U9	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
U-Bf Weberwiese	U5	2010	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010

Tabelle 7: Umsetzungsstand der Prüfung weiterer Maßnahmen zum Einbau von Aufzügen an S- und U-Bahnhöfen

Bahnhof	Linie	Umsetzungsstand der Planung/ Ergebnis der Prüfung:
S-Bf Frankfurter Allee	S-Bahn	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2009
U-Bf Kurfürstendamm	U1, U9	In Bauvorbereitung; Fertigstellung im Zeitraum 2011–2013
S- und U-Bf Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik	S25, U8	zurückgestellt (Zusammenhang mit Grunderneuerung der S 25 Nord)
U-Bf Möckernbrücke	U1, U7	zurückgestellt
S-Bf Nöldnerplatz	S-Bahn	noch nicht terminiert
U-Bf Rohrdamm	U7	zurückgestellt (nicht prioritär)
U-Bf Spichernstraße	U3, U9	In Bauvorbereitung; Fertigstellung im Zeitraum 2011–2013

Bahnhof	Linie	Umsetzungsstand der Planung/ Ergebnis der Prüfung:
S- und U-Bf Yorckstraße	S1, S2/S25	noch nicht terminiert (Zusammenhang mit Grunderneuerung der Yorckbrücken)
	U7	in Bauvorbereitung; Fertigstellung im Zeitraum 2011-2013

Tabelle 8: Umsetzungsstand zum Einbau von weiteren Aufzügen an S- und Regionalbahnhöfen

Bahnhof	Linie	Umsetzungsstand der Planung/ Ergebnis der Prüfung:
Potsdamer Platz	S-Bahn, Regionalzug	Inbetriebnahme 26.05.2006
Lichterfelde Ost	Regionalzug	Inbetriebnahme 26.05.2006
Südkreuz	S-Bahn, Regionalzug	Inbetriebnahme 26.05.2006
Gesundbrunnen	S-Bahn, Regional-, Fernbahn	Inbetriebnahme 26.05.2006
Hauptbahnhof	S-Bahn, Regional-, Fernbahn	Inbetriebnahme 26.05.2006
Wollankstraße	S1/S25	Inbetriebnahme 29.09.2006
Waidmannslust	S1	Inbetriebnahme 29.01.2007
Blankenburg	S2/S8	Inbetriebnahme 16.05.2007
Bbf Rummelsburg	S3	Inbetriebnahme 15.06.2007 (People-Mover)
Südkreuz	Fernbahn	Inbetriebnahme 13.12.2007
Charlottenburg	Regionalzug	Inbetriebnahme 04.08.2008
Julius-Leber-Brücke	S1	Inbetriebnahme 20.12.2008

3.4.2 Funktionsfähigkeit von Aufzügen

Der barrierefreie Zugang setzt funktionsfähige Aufzüge voraus. Der NVP fordert daher, dass Aufzüge zeitlich zu mindestens 98 % verfügbar sind.

Im Verkehrsvertrag mit der BVG wurden erweiterte Anforderungen vereinbart. Neben den Vorgaben für Aufzüge beinhaltet der Vertrag auch Verfügbarkeitsvorgaben für Fahrtreppen sowie die zusätzliche Regelung, dass einzelne Aufzüge nicht länger als zwei Monate und Fahrtreppen nicht länger als vier Monaten ausfallen dürfen; unausweichliche Ausfälle von mehr als sechs Wochen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Vor diesem Hintergrund wurde abweichend von den Vorgaben des NVP eine Verfügbarkeitsquote von 95 % für Aufzüge und Fahrtreppen vereinbart. Der Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Berlin GmbH sieht keine Verfügbarkeitsquoten für Aufzüge oder Fahrtreppen vor, da dies in der Verantwortung der DB Station&Service AG liegt.

Tatsächlich lag die Verfügbarkeit der BVG-Aufzüge im Jahr 2007 bei durchschnittlich 98,2 % und im Jahr 2008 bei 97,3 %; die Verfügbarkeit der Fahrtreppen lag im Jahr 2007 bei 95,2 % und im Jahr 2008 bei 96,9 %.

3.4.3 Einbau von Blindenleitsystemen

Die Ausrüstung von U-Bahnhöfen mit Blindenleitsystemen ist im NVP mit einem detaillierten Maßnahmenkatalog von insgesamt 16 Maßnahmen plus einer Prüfliste (10 Maßnahmen) hinterlegt. Bei S-Bahn und Regionalbahn erfolgt der Einbau von Blindenleitsystemen in Verantwortung des Bundes und der DB Station&Service AG; im NVP gab es hierzu keine Prioritätenliste.

Ende 2008 waren insgesamt 90 der 170 U-Bahnhöfe (53 %) mit Leit- und Orientierungssystemen für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet, seit 2006 wurden 9 Bahnhöfe (+5,3%) nachgerüstet. Bei S-Bahn und Regionalbahn waren Ende 2008 71 der 133 Bahnhöfe und Stationen (53,5 %) mit Leit- und Orientierungssystemen ausgestattet, vier mehr als 2006 (+3,0%). Die im NVP vorgegebene Quote von jeweils 60 % wurde damit nicht erreicht.

Bei Bahnhofsneubauten, bei der Grundinstandsetzung bestehender Bahnhöfe sowie im Zusammenhang mit Aufzugseinbauten werden Rillenplatten mit Aufmerksamkeitsfeldern generell nachgerüstet.

3.4.4 Barrierefreie Fahrzeuge

Die Barrierefreiheit im Oberflächenverkehr mit Bus und Straßenbahn erfordert den Einsatz entsprechend ausgerüsteter Fahrzeuge. Neben der Niederflurigkeit gehören dazu je nach Fahrzeugtyp auch die entsprechende Stellfläche für Rollstuhlfahrer und der Einsatz von Hubliften oder Rampen.

Im Busbereich sah der NVP bis zum Jahr 2009 einen vollständigen Einsatz niederflriger Fahrzeuge vor. Der vorhandene Fahrzeugpark barrierefreier Fahrzeuge sollte bis dahin so eingesetzt werden, dass ein möglichst flächendeckender Einsatz gewährleistet ist. Der Anteil der Linien, die vollständig mit barrierefreien Fahrzeugen nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans bedient wurden, lag nach Angaben der BVG im Jahr 2008 für den Omnibus bei 87 %. Auf den übrigen Linien wurden teilweise noch ältere, nur bedingt barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt. Die BVG geht davon aus, dass sie diese Fahrzeuge bis Ende 2009 durch barrierefrei gestaltete Fahrzeuge ersetzen kann.

Bei der Straßenbahn lag 2006 der Anteil der Niederflurwagen am Bestand der vorhandenen Straßenbahnfahrzeuge bei 150 von 602 Fahrzeugen (25 %), Ende 2008 betrug der Anteil 154 von 539 (28,5 %). Im Bestand befinden sich allerdings auch noch ältere, nicht mehr eingesetzte und zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge. Zudem werden die älteren Tatra-Bahnen überwiegend als Doppeltraktion eingesetzt. Im täglichen Betrieb verkehren daher etwa 53 % aller während der HVZ eingesetzten Kurse mit Niederflurbahnen (Stand 2008).

Aufgrund der begrenzten finanziellen Möglichkeiten des Landes Berlin war allerdings absehbar, dass ein vollständig auf Niederflurbahnen umgestelltes Straßenbahnnetz in der Laufzeit des NVP nicht erreichbar ist. Vor diesem Hintergrund legt der NVP für bestimmte Straßenbahnlinien fest, in welchem Mindesttakt diese mit barrierefreien

Fahrzeugen bedient werden sollen, um ein möglichst flächendeckendes Mindestangebot zu gewährleisten (s. Tabelle 9). Die Auswahl der Linien orientierte sich u. a. an vorhandenen potenziellen Zielen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.

Die Vorgaben zum barrierefreien Fahrzeugeinsatz der Straßenbahn werden auf den meisten Linien eingehalten. Auf einzelnen Linien (M1, M2, M10) besteht ein dichterer Takt mit barrierefreien Zügen als vom NVP gefordert. Zudem wird die Linie 63 vollständig mit barrierefreien Fahrzeugen bedient. Lediglich auf den Linien 21 und 62 kann der Fahrzeugeinsatz noch nicht im Mindesttakt erfolgen, wobei lediglich die Linie 21 vollständig ohne Niederflurbahnen betrieben wird. Auf der Linie 62 sind einzelne Kurse mit barrierefreien Fahrzeugen im Einsatz. Insgesamt werden auf 16 von insgesamt 22 BVG-Straßenbahnlinien bereits ganz oder teilweise Niederflurbahnen eingesetzt.

Tabelle 9: Angebot mit barrierefreien Fahrzeugen auf bestimmten Straßenbahnlinien

Linie	Fahrtenverlauf	Mindesttakt mit Niederflur-Straßenbahnen	
		Vorgabe NVP [min]	Einhaltung im Fahrplan 2009
M1	Am Kupfergraben – Schillerstraße oder Rosenthal Nord	20*	✓
M2	S Hackescher Markt – Heinendorf	20*	✓
M4	S Hackescher Markt – Zingster Straße oder Falkenberg	20*	✓
M5	S Hackescher Markt – Zingster Straße	20*	✓
M6	U Schwarzkopffstraße – Riesaer Straße	10*	✓
M8	U Schwarzkopffstraße – Ahrensfelde	20*	✓
M10	S+U Warschauer Straße – S Nordbahnhof	10*	✓
M13	S Warschauer Straße – Virchow-Klinikum	20*	✓
M17	Falkenberg – S Schöneeweide	20*	✓
12	Am Kupfergraben – Pasedagplatz	20	✓
16	S+U Frankfurter Allee – Ahrensfelde	10	✓
21	S+U Lichtenberg/Gudrunstraße – S Schöneeweide	20	✗
27	Pasedagplatz – Krankenhaus Köpenick	20	✓
50	Guyotstraße – Virchow-Klinikum	20	✓
62	Wendenschloss – S Mahlsdorf	20	✗

* Im Nachtverkehr 30-Minuten-Takt

In einzelnen Stadtteilen (z. B. Friedrichshagen, Adlershof, Schmöckwitz) können derzeit noch keine barrierefreien Straßenbahnfahrten angeboten werden, da die Infrastruktur hierfür nicht ausgebaut ist oder die vorhandenen Fahrzeuge nicht ausreichen. Bei der Aufstellung des NVP war absehbar, dass insoweit bis 2009 keine Verbesserungen erzielt werden kann. Auch hier besteht die Aufgabe darin, mit der weiteren Beschaffung neuer Niederflurbahnen und der Sanierung der Infrastruktur, Barrierefreiheit für die Kunden herzustellen.

3.4.5 Schlussfolgerungen

Der barrierefreie Ausbau der S- und U-Bahnhöfe entspricht der Planung des NVP 2006-2009. Für die nächsten Jahre ist eine stetige Verbesserung zu erwarten.

Es wurden zahlreiche Aufzüge in S- und U-Bahnhöfen neu gebaut. Eine Verstärkung dieser Aktivitäten im Bereich der U-Bahnhöfe ist in den nächsten Jahren auch durch den Einsatz von zusätzlichen finanziellen Mitteln möglich, die sich aus dem Controlling der Vertragsverträge (Rückflüsse aufgrund von Nicht-/Schlechtleistung) ergeben. Die Maßnahmenpriorisierung erfolgt auf Basis eines gesonderten Aufzugsprogramms.

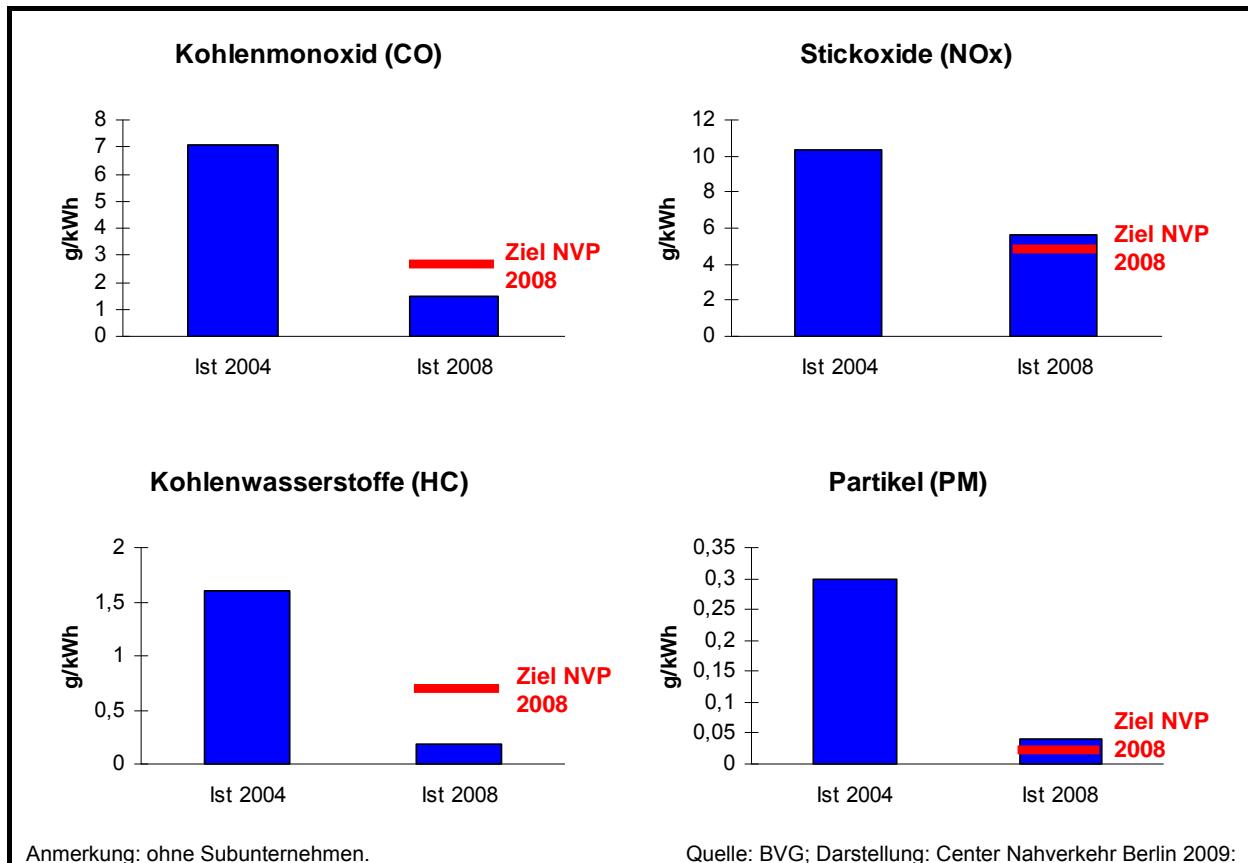
Voraussichtlich Ende 2009 werden nur noch Niederflurbusse eingesetzt (Ausnahme: Einsatz eines historischen Doppeldecker-Busses auf der Linie 218), so dass im NVP 2010-2014 Festlegungen zum Einsatz barrierefreier Busse nicht erforderlich sind.

Im Straßenbahnbereich wurden die Ziele zum barrierefreien Fahrzeugeinsatz auf fast allen vorgesehenen Linien erreicht. Im fortzuschreibenden NVP sollten Vorgaben zu einem barrierefreien Mindesttakt auf allen Linien gemacht werden. Dieser ist schrittweise bis zum Jahr 2014 unter Berücksichtigung der Lieferpläne der neuen Flexity-Straßenbahnen und der Infrastruktur-Grundinstandsetzung zu erreichen und auch im Fahrplan zu veröffentlichen. Über das Controlling ist die Einhaltung der Vorgaben zu prüfen. Eine vollständige Niederflurigkeit aller Fahrten und Linien ist allerdings voraussichtlich erst mit Abschluss der Beschaffung der Flexity-Bahnen ab dem Jahr 2017 möglich.

4 Umwelt- und Ressourcenschutz

Im Nahverkehrsplan 2006-2009 sind Vorgaben zu den Emissionswerten der in Berlin im ÖPNV eingesetzten Busse festgelegt worden. Dabei ging der NVP von einer unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimierten Erneuerung der Busflotte aus. Die Schadstoffemissionen der bestehenden Flotte sollten entsprechend dem Stand der Technik gemindert werden. Bei Neubeschaffungen sollten ebenfalls Fahrzeuge nach dem Stand der Technik bevorzugt werden.

Abbildung 12: Entwicklung der durchschnittlichen Emissionen der BVG-Busflotte



Die BVG hat die Zielvorgaben des NVP für das Jahr 2008 bei CO und HC bezogen auf den eigenen Fahrzeugpark deutlich unterschritten (Daten zu den Emissionen der Subunternehmen liegen nicht vor). Trotz erheblicher Minderungen der spezifischen Emissionswerte seit 2004 (NO_x: -46 %, Partikel: -87 %) wurden die Ziele bei NO_x und Partikelemissionen verfehlt.

Von der gesamten Fahrleistung sollten im Jahresdurchschnitt Mindestanteile mit Fahrzeugen der EURO-Schadstoffklassen 4 und 5 erbracht werden. Für die Anteile EURO 0 bis einschließlich EURO 2 galten die Werte dagegen als Obergrenze:

Tabelle 10: Fahrleistungsanteile nach Schadstoffklassen

	IST 2004	Ziel NVP 2008	Ist 2008
EURO 0	28 %	0 %	6 %
EURO 0 mit reduzierter Partikelemission*	11 %	0 %	2 %
EURO 1 mit reduzierter Partikelemission*	12 %	≤3 %	2 %
EURO 2 mit reduzierter Partikelemission*	35 %	≤35 %	21 %
EURO 3 mit reduzierter Partikelemission*	12 %	22 %	39 %
EURO 4 mit Partikelfilter*	0,1 %	≥12 %	15 %
EURO 5 mit Partikelfilter* /EEV	2 %	≥28 %	15 %

* Die Anforderungen „reduzierte Partikelemission“ und „Partikelfilter“ werden von Fahrzeugen erfüllt, die mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind und deren Partikelemissionen mindestens den Abgasstandard EURO 4 gemäß EG-Richtlinie 1999/96/EG erfüllen (0,02 g/kWh). Für Partikelfilter gelten die Kriterien des VERT-Eignungstests, die über einen Eintrag in die VERT-Filterliste oder durch gutachterliche Stellungnahme zu erbringen ist. Entsprechende Filter reduzieren den Partikelausstoß um mindestens 95 %.

Von 2004 bis 2008 wurden die Fahrleistungsanteile in den ambitionierteren Schadstoffklassen EURO 4 und 5 deutlich erhöht. Allerdings wurde der Zielwert der Fahrleistungsanteile für die Schadstoffklasse EURO 5 verfehlt. Zudem werden abweichend von den Vorgaben des NVP auch noch Fahrleistungen mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse EURO 0 erbracht.

Die im NVP in den Tabellen III.5.1-1 und III.5.1-2 für den IST-Stand 2004 genannten Werte enthielten Berechnungsfehler im Zusammenhang mit der Gewichtung der Fahrleistung, die einen Teil der Abweichungen begründen. Darüber hinaus liegen die Ursachen der Nichterreichung der NVP-Vorgaben in der verzögerten Beschaffung:

Ein Grund ist die um 1,5 Jahre verspätete Auslieferung der gesamten Doppeldeckerflotte vom Typ A39 (Hersteller MAN), die sich bis heute auswirkt. Zudem sollten Fahrzeuge des 3. Lieferloses mit EURO 5/EEV geliefert werden. Es konnten jedoch aus konstruktiven Gründen nur Fahrzeuge mit EURO 4 (mit CRT-Partikelfilter) geliefert werden.

Im Rahmen der Ausschreibung von Gelenkbussen im Jahr 2004 wurden Fahrzeuge mit EURO 3 (mit CRT-Partikelfilter) ausgeschrieben und Angebote für Fahrzeuge mit EURO 5/EEV-Standard eingeholt. Nach Angaben der BVG konnte damals kein Anbieter die benötigten Gelenkbusse kurzfristig mit einem höheren Standard als EURO 3 (CRT) liefern. Die kurzfristige Beschaffung war damals notwendig, da geleaste Fahrzeuge (CharterWay) im Jahr 2005 zurückgegeben werden mussten.

Schlussfolgerungen

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollte geprüft werden, wie eine weitere Minderung insbesondere der Stickoxid- und Partikelemissionen erreicht werden kann.

5 Fahrplanangebot

5.1 Entwicklung Angebotsvolumen

Der NVP gibt für den Zeitraum seiner Gültigkeit ein Fahrplanvolumen vor, das als Mindestangebot definiert ist. Bis 2009 schreibt der NVP 2006-2009 grundsätzlich das dem Fahrplanjahr 2006 entsprechende Volumen fort.

Tabelle 11: Angebotsvolumen nach Verkehrsträgern

Verkehrsmittel	Nutz-km/Jahr (ohne Betriebsfahrten)
Regionalzüge	5,72 Mio. Zugkm
S-Bahn	28,97 Mio. Zugkm
U-Bahn	20,30 Mio. Zugkm
Straßenbahn*	20,00 Mio. Zugkm
Bus*	88,70 Mio. Buskm
Fähre	0,07 Mio. Schiffkm

* nur BVG-Verkehrsmittel

Für Regionalzüge und S-Bahn sind die Fahrplanvolumina in den jeweiligen Verkehrsverträgen abgebildet; für die BVG sind sie in den seit 2008 gültigen Verkehrsvertrag übernommen worden.

Kalenderbedingt schwankt dabei das Fahrplanvolumen auch bei gleichbleibendem Fahrplan zwischen den Jahren, insbesondere durch die von Jahr zu Jahr unterschiedliche Zahl von Feiertagen, die auf Werktagen fallen, die unterschiedliche Zahl von Werktagen sowie durch Schaltjahre. Diese jährlichen Schwankungen sind in den Verkehrsverträgen berücksichtigt und werden zwischen den Jahren ausgeglichen. Für die übergreifende Planung auf der Ebene des NVP bleiben sie außer Betracht.

Der NVP lässt Zu- und Abbestellungen im Rahmen bestimmter Grenzen sowie Verschiebungen zwischen den verschiedenen Betriebszweigen der BVG zu. Über das Controlling der Verkehrsverträge wird sichergestellt, dass das vereinbarte Volumen tatsächlich erbracht wird.

Der Streik bei der BVG im Jahr 2008 führte zu erheblichen Leistungsausfällen. Zwischen Aufgabenträger und BVG wurde daher vereinbart, dass die BVG die ausgefallenen Leistungen verteilt über die Laufzeit des Verkehrsvertrags nachträglich erbringt.

5.2 Entwicklung Fahrplanangebot

Das konkrete Fahrplanangebot ist von den Verkehrsunternehmen zu entwickeln. Der NVP 2006-2009 gibt allerdings für alle Linien einen Rahmenfahrplan vor, der die Mindesttaktfolgen zu verschiedenen Verkehrs- bzw. Tageszeiten und Wochentagen vorgibt. Der Rahmenfahrplan wurde in den BVG-Verkehrsvertrag übernommen; auch bei der S-Bahn entspricht der Vertrag den Rahmenvorgaben des NVP. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen beobachten gemeinsam das Fahrplanangebot konti-

nuierlich und passen ggf. bei veränderten Nachfragestrukturen die Linienführung und Taktfolgen an. Ebenso berücksichtigt die Angebotsplanung neue oder veränderte Infrastruktur. Die vertraglichen Regelungen sind im Detail unterschiedlich, ermöglichen aber jeweils dem Auftraggeber, die NVP-Vorgaben umzusetzen.

Für die einzelnen Verkehrsträger wurde das Angebot in den Jahren 2007 und 2008 wie folgt angepasst:

Regionalzugverkehr

Im Berliner Regionalzugverkehr ergaben sich in den Jahren 2007 und 2008 keine nennenswerten Fahrplanänderungen. Die im NVP vorgegebenen Taktfolgen haben sich nicht geändert. Bei den auch in Berlin verkehrenden Linien RE3 und OE25 hat das Land Brandenburg zum Dezember 2006 Teilstrecken außerhalb Berlins abbestellt.

S-Bahn

Im S-Bahn-Netz gab es – mit Ausnahme der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Julius-Leber-Brücke auf der Wannseebahn (Linie S1) – keine nennenswerten Angebotsänderungen. Die Taktfolgen und Linienführungen entsprechen nach wie vor den NVP-Vorgaben.

U-Bahn

Das Fahrplanangebot hat sich gegenüber den grundsätzlichen Vorgaben des NVP nicht verändert. Im Detail gab es allerdings Anpassungen an geänderte Nachfragestrukturen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde der 5-Minuten-Takt auf den Linien U1, U2, U5, U6, U7 und U8 an Samstagen um ca. eine Stunde auf die Zeit zwischen 11 und 19 Uhr verschoben, um dem geänderten Einkaufsverhalten Rechnung zu tragen. Auf der U5 wurde zudem die abendliche Ausdünnung auf den 10-Minuten-Takt an Werktagen um ca. eine Stunde auf 20 Uhr verschoben, um der zu dieser Tageszeit gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden. Für die nächsten Jahre ist eine weitere Ausweitung des abendlichen Angebots vorgesehen. Die BVG wird diese Leistungen im Rahmen der nachträglichen Erbringung der während des Streiks 2008 ausgefallenen Fahrtleistungen erbringen.

Straßenbahn

Bei der Straßenbahn wurde im Mai 2007 die Neubaustrecke Alex II neu eröffnet; der Endpunkt der Linie M2 wurde vom Hackeschen Markt zum Alexanderplatz verlegt. Der Streckenabschnitt durch die Alte und Neue Schönhauser Straße wird seitdem nur als Betriebsstrecke vorgehalten. Die neue Linienführung erwies sich als sehr erfolgreich: Um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, wurde ab September 2008 in der HVZ der bisherige 7-/7-/6-Minuten-Takt auf einen 5-Minuten-Takt und in der NVZ der bisherige 10-Minuten-Takt auf einen 7-/7-/6-Minuten-Takt verdichtet.

Auch auf weiteren Straßenbahnenlinien wurde der Rahmenfahrplan an die Nachfrage angepasst. Im Dezember 2007 wurde auf der Linie M10 entsprechend der veränderten Nachfrage von Montag bis Freitag der 5-Minuten-Takt am frühen Abend bis 20 Uhr ausgedehnt; dafür beginnt der dichtere Takt morgens erst ab 7 Uhr. Zum Dezember 2008 wurde die Linie 12 an Werktagen tagsüber während HVZ und NVZ auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.

Bus

Der NVP definierte das Linienangebot des Jahres 2006 als Rahmenfahrplan. Die damit vorgegebenen Taktdichten und Linienführungen bildeten die Basis der weiteren Angebotsentwicklung. Jeweils zu den Jahresfahrplanwechseln sowie bei Bedarf auch während der Fahrplanperioden wurde entsprechend den Vorgaben des NVP geprüft, ob das Angebot der Nachfrageentwicklung und den Fahrgastanforderungen gerecht wird. Schwerpunkte des NVP im Bereich Bus waren zum einen das Ergänzungs- und Erschließungsnetz abseits der Schienenverkehrsangebote und definierte Planungsprinzipien für die Entwicklung lokaler Netze. Zum anderen wurde gemäß den Vorgaben des NVP das Busnetz weiter an die veränderten Verkehrsbeziehungen und Nachfrageströme nach Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels und des neuen Hauptbahnhofs angepasst.

Über das Controlling des BVG-Vertrags wird sichergestellt, dass das verfügbare Volumen in Fahrzeugkilometern und Fahrplanstunden effizient genutzt wird. Dadurch war im Saldo eine leichte Ausweitung des Fahrplanangebots möglich. Insgesamt blieben Fahrplanangebot und Linienführung des Berliner Busnetzes seit den gravierenden Änderungen im Dezember 2004 im Zuge des Metrokonzeptes allerdings weitgehend konstant. Dies entspricht auch den vergleichsweise geringen Änderungen der sozioökonomischen Eckdaten.

Anpassungen im Ergänzungsnetz

Im Jahr 2007 wurden Linienwege und Taktdichten vorwiegend kleinteilig an geänderte Rahmenbedingungen angepasst:

- Anpassung der Linien 251, 259 und 351 in Buch an veränderte Klinikstandorte
- Verkürzung der Linie 130 in Spandau aufgrund eines geschlossenen Klinikstandortes,
- Anpassung der Linienwege der Linien 294 und 359 in Hohenschönhausen an die Nachfrage,
- Verdichtung der Linie 349 nach Eichkamp vom Stundentakt auf einen 40-Minuten-Takt; aufgrund der sehr schwachen Nachfrage ist bei dieser zur Daseinsvorsorge eingerichteten Linie eine Unterschreitung der Mindeststandards weiterhin gerechtfertigt.

In ähnlichem Umfang wurde auch in 2008 der Fahrplan angepasst; neben Ausweiterungen aufgrund wachsender Nachfrage gab es auch Reduzierungen des Fahrplanangebots:

- Taktverdichtungen der Linien 115 und 125 auf Teilabschnitten, um der zunehmenden Nachfrage im Tagesverkehr gerecht zu werden,
- Anpassung verschiedener Linien an die geänderte Nachfrage aufgrund der längeren Ladenöffnungszeiten, so etwa der Linie M32,
- Taktausdünnungen aufgrund schwächerer Nachfrage zur HVZ auf den Linien 181 und 240,

- Reduzierung oder Verlegung von Schülerfahrten verschiedener Linien zur Anpassung an veränderte Schulzeiten,
- versuchsweise Einrichtung der Linie 312 als Verbindung zum Strandbad Wannsee; trotz anfänglicher Probleme mit zugeparkten Zufahrten und schwacher Nachfrage aufgrund ungünstiger Witterung hat sich der Betrieb bewährt und wird auch im Sommer 2009 fortgeführt.

Im Zusammenhang mit den städtebaulichen Entwicklungen im Bereich des Spree- raums sollten die Busangebote in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Treptow-Köpenick überprüft werden. Dies ist bisher nicht erfolgt, da die städtebaulichen Entwicklungen nicht im erwarteten Tempo fortgeschritten sind. Aufgabenträger und BVG stimmen sich derzeit zu Rahmenfahrplanänderungen ab, die voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 umgesetzt werden.

Das im NVP 2006-2009 entwickelte Prinzip zur Planung lokaler Netze wurde im Jahr 2008 erstmals im Bezirk Lichtenberg umgesetzt. Es wurde damit begonnen, gemeinsam mit dem Bezirksamt das Busnetz im Bezirk Lichtenberg besser an die kleinräumigen Nachfragestrukturen anzupassen. Durch die Zusammenarbeit von Bezirk, Aufgabenträger und BVG konnte eine gemeinsame Lösung erarbeitet werden. Einbezogen wurde aufgrund der engen Verflechtungen des Liniennetzes und der Verkehrsbeziehungen auch der Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Die geplanten Maßnahmen sollen im Laufe des Jahres 2009 umgesetzt werden. Dadurch werden das Bezirksamt in Friedrichsfelde sowie das Nahversorgungszentrum und der ÖPNV- Knoten am Prerower Platz in Hohenschönhausen besser zu erreichen sein; der Bereich Karlshorst wird dann ebenfalls besser erschlossen. Als wichtige Ziele berücksichtigt wurden u. a. auch der Bahnhof Lichtenberg und das Krankenhaus Kaulsdorf.

Anpassungen an das Bahnnetz

Die zunehmende Nachfrage am Hauptbahnhof sowie die Eröffnung des S-Bahnhofs „Julius-Leber-Brücke“ erforderten nachfolgende Anpassungen des Busnetzes:

- Mit Verlängerung der Linie M85 bis zum Hauptbahnhof (unter Verwendung der bislang am Potsdamer Platz endenden Fahrten der Linie M48) wurde die Verbindung zum Hauptbahnhof aus Richtung Schöneberg – Steglitz verbessert.
- Die Relation Kreuzberg – Hauptbahnhof wurde mit der Führung der Linie M41 durch den Tiergartentunnel deutlich beschleunigt.
- Die Linie 106 konnte aufgrund der wegen des Bahnhofs „Julius-Leber-Brücke“ nicht mehr erforderlichen Busanbindung der Schöneberger Insel an den Bahnhof Schöneberg vom bisherigen Endpunkt am Rathaus Schöneberg zurückgezogen werden. Sie ersetzt die bis zum Bahnhof Südkreuz verkürzte Linie 204 auf deren bisherigen Endabschnitt zum Lindenhof. Damit wurde bei verbessertem Angebot Leistungsvolumen eingespart, ohne die Erschließungswirkung zu verschlechtern. Die frei gewordenen Kilometer wurden für Angebotsverdichtungen anderer Buslinien verwendet.

Stärkung des Schnellbussystems

Das Netz der Expressbuslinien als Ergänzung zum Schienenverkehr wird von den Fahrgästen stark nachgefragt, daher wurde das Angebot auf mehreren Linien ausgeweitet:

- Ausdehnung der Früh-HVZ und des Taktes im Tagesverkehr auf der Linie TXL aufgrund der steigenden Zahl der Fahrgäste zum Flughafen Tegel,
- Zusätzliche Fahrtenangebote an Samstagen auf der Linie X11 aufgrund des zunehmenden Einkaufsverkehrs,
- Ausdehnung des Abendverkehrs auf der Linie X33 aufgrund gestiegener Nachfrage und der besseren Anbindung des Fernbahnhofs Spandau.

Eine systematische Prüfung möglicher Einsatzgebiete weiterer X-Linien erfolgte allerdings noch nicht. Hier zeigte sich, dass angesichts des begrenzten Leistungsvolumens mögliche Einsatzkorridore gesamthaft betrachtet werden müssen, um die jeweils ideale Abdeckung der unterschiedlichen Nachfrageströme durch X-Linien, Metrolinien oder „normale“ Buslinien zu erreichen.

Kiezbusse und Bedarfsverkehre

Der NVP sieht vor, die Erschließungswirkung des ÖPNV zu verdichten. Es wurde begonnen, mögliche Einsatzgebiete für Kiezbusse und Bedarfsverkehre zu untersuchen. Die BVG prüft in Abstimmung mit dem Bezirk Pankow die Möglichkeit eines Kiezbusses in Blankenburg. Die Planung ist derzeit noch nicht abgeschlossen; angestrebt wird ein Probefahrt im Laufe des Jahres 2010. Geplant ist ferner, den Einsatz alternativer Bedienformen im Bereich Lichtenrade zu untersuchen, um der teilweise relativ schwachen Nachfrage einerseits und dem Bedürfnis nach Ausweitung des Verkehrsangebotes andererseits gerecht zu werden. Ergebnisse sind ebenfalls erst 2010 zu erwarten.

Schlussfolgerungen:

Vor allem die Fahrplanänderungen des Jahres 2008 haben gezeigt, dass sich die Abstimmungsmechanismen und Regelungen des BVG-Verkehrsvertrags bewährt haben. Sie ermöglichen sowohl dem Aufgabenträger als auch der BVG eine frühzeitige Planung und bieten klare Beurteilungsmaßstäbe. Ebenso ist über das Controlling eine Sicherung des Leistungsvolumens effektiv möglich geworden. Der neue NVP sollte diese sich aus den Verkehrsverträgen ergebenden flexiblen Steuerungsmöglichkeiten berücksichtigen.

5.3 Stadt-Umland-Verkehre

Für die Entwicklung der Stadt-Umland-Verkehre waren in Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Umlandkreise Maßnahmen in den NVP aufgenommen worden. Die Planung der Stadt-Umland-Verkehre wird durch den VBB koordiniert. Es werden Verbesserungspotenziale ausgearbeitet und aufgezeigt. Ferner wird der Wirkungsgrad der Maßnahmen im Detail untersucht, was teilweise auch schon dazu geführt hat, dass einzelne Maßnahmen aufgrund mangelnder Wirksamkeit abgelehnt oder

verschoben wurden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die festgelegten Maßnahmen sowie deren Umsetzungsstand.

Tabelle 12: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Stadt-Umland-Verkehr

Korridor	Maßnahme	Kostenträger	Umsetzungsstand
West	Vertaktung auf 60-Minuten-Takt, Vereinheitlichung des Linienwegs (Linien 653, 671); Anschlussoptimierung am Bf. Falkensee (Linien 653, 655, 651)	Landkreis (LK) Havelland, Berlin (Linie 671)	Umgesetzt zum 14.12.2008
West	Einrichtung von bedarfsgesteuerten Bedienformen in SVZ (und teils auch NVZ) im gesamten Brandenburger Korridorgebiet – Kompensation durch bestehende Linien-Verkehrsleistungen	LK Havelland, Berlin (Linie 671)	Spätanbindung 671 als Linienverkehr (Fr, Sa, und vor F) umgesetzt zum 14.12.2008
Nord	Anschlussabstimmung und -sicherung der Linie 824 auf die S-Bahn in Hennigsdorf	LK Oberhavel	Wegen Vielzahl der Anschlussabhängigkeiten keine optimale Lösung gefunden. Maßnahme wird nicht weiter verfolgt.
Nord	Bedarfsgesteuerte Bedienung in Birkenerwerder und Umgebung	LK Oberhavel	Maßnahme wird nicht weiter verfolgt, da kein Interesse seitens des Aufgabenträgers Landkreis Oberhavel.
Nordost	Anschlussabstimmung und -sicherung zwischen Heidekrautbahn und S-Bahn in Berlin-Karow	S-Bahn, NEB	Anschlussabstimmung erfolgt über DB Netz und NEB Betriebszentrale.
Nordost	Bedarfsgesteuertes Erschließungsangebot in Bernau im Spätverkehr	LK Barnim	Anschlüsse von Ladeburg und Bernau-Süd an den Bahnhof Bernau wurden aus Kostengründen zurückgestellt. Im Siedlungsband entlang der S2 wurde die Anbindung von Schönow und Zepernick an die S2 verbessert.
Ost	Durchgängige Vertaktung der Linie 940 (HVZ 60-Minuten-Takt, NVZ 120-Minuten-Takt) im Bereich Hoppegarten, Neuenhagen	LK Märkisch-Oderland	Umgesetzt.
Ost	Bedarfsgesteuertes Erschließungsangebot in der SVZ (täglich, nach 20 Uhr) im Bereich Hoppegarten/ Altlandsberg	LK Märkisch-Oderland	Umsetzung für 2009 vorgesehen.
Ost	Bedarfsgesteuerter Betrieb mit Linienverkehrsergänzung in Fredersdorf, Vogelsdorf, Petershagen-Eggersdorf	LK Märkisch-Oderland	Prüfung Citybus für 2009.
Ost	Neuordnung des Angebots zwischen Strausberg und Strausberg-Nord, Ausrichtung auf S5	LK Märkisch-Oderland	Maßnahme wurde bis zur Einführung des 20-Minuten-Taktes der S-Bahn nach Strausberg-Nord zurückgestellt. Ein Masterplan liegt vor.

Korridor	Maßnahme	Kostenträger	Umsetzungsstand
Ost	Überprüfung eines angepassten Kiezbus-Angebots in Mahlsdorf-Süd und Waldesruh	LK Märkisch-Oderland, Berlin	Die Überprüfung hat ergeben, dass kein dringender Handlungsbedarf besteht.
Südost	Anschluss sicherung zwischen S3 und Straßenbahn an den Bahnhöfen Rahnsdorf (zu Straßenbahnlinie 87) und Friedrichshagen (zu Straßenbahnlinie 88)	S-Bahn, SRS, WS	Zurückgestellt bis die S-Bahn auf der S3 Echtzeitdaten liefern kann.
Südost	Überprüfung der Angebotsstrategie im Bereich Erkner – Rahnsdorf – Woltersdorf – Rüdersdorf (heutige Linien 161, 418, 420 und 950)	LK Oder-Spree	Maßnahmen für 2009 geplant.
Süd	Bedarfsgesteuertes Erschließungsangebot außerhalb der Betriebszeiten des konventionellen Linienverkehrs	LK Dahme-Spreewald	Umgesetzt.
Süd	Überprüfung des Angebots Schmöckwitz – Wernsdorf	LK Oder-Spree, LK Dahme-Spreewald, Berlin	Bei der Prüfung durch die Beteiligten BVG, RVS und BOS konnte keine gegenüber dem Status Quo bessere Lösung gefunden werden.
Süd	Neuordnung der Linien 263, 731, 737, 738 und 740, Ausrichtung auf die Verknüpfungspunkte der S-Bahnlinie S46	LK Dahme-Spreewald	Maßnahme aufgrund von Baumaßnahmen und damit verbundener Verspätungsanfälligkeit der S-Bahn zurückgestellt.
Süd	Überprüfung der Linien- und Angebotskonzeption im Bereich Großziethen (heutige Linien 735 und 736)	LK Dahme-Spreewald, Berlin	Maßnahme wurde teilweise umgesetzt.
Südwest	Anschluss optimierung zwischen S-Bahn und Buslinie 316 am Bf. Wannsee	Potsdam, Berlin	Maßnahme noch offen.
Südwest	Einrichtung einer Direktverbindung zwischen Groß Glienicke und Berlin-Kladow	Potsdam, Berlin	Maßnahme soll im Rahmen der Neuordnung der Verbindung Potsdam – Spandau 2009/2010 berücksichtigt werden.

Quelle: VBB

Center Nahverkehr Berlin 2009

Schlussfolgerungen:

Bei der NVP-Fortschreibung sind diejenigen Maßnahmen, deren Umsetzung noch nicht abgeschlossen ist und die weiterhin verfolgt werden sollen, in den neuen NVP zu überführen. Darüber hinaus sind in Abstimmung mit den Umlandkreisen weitere Handlungsfelder zu benennen. Ein Schwerpunkt für die Angebotsplanung im Stadt-Umland-Verkehr wird die Erschließung des Flughafens BBI sein.

6 Infrastruktur

6.1 Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen

6.1.1 Verbesserung von Umsteigepunkten

Mit der Verbesserung von Umsteigepunkten, insbesondere der Verkürzung von Umsteigewegen, kann die Reisezeit spürbar verkürzt und die Attraktivität des ÖPNV mit relativ geringem Mitteleinsatz gesteigert werden. Der NVP 2006-2009 greift das bestehende Programm zur Verbesserung der Umsteigehaltestellen auf.

Die Verbesserung von Umsteigepunkten gestaltet sich aufgrund der Vielzahl der betroffenen Akteure kompliziert und langwierig. Bis Ende 2008 konnten von 26 im NVP genannten Maßnahmen insgesamt nur sieben umgesetzt werden.

Von den acht Maßnahmen mit Status „in Planung“ wurden drei umgesetzt, drei weitere sind für 2009 geplant, eine Maßnahme wurde langfristig zurückgestellt und eine wird nicht weiter verfolgt.

Von den 19 Maßnahmen mit Status „Vorüberlegung“ wurden vier umgesetzt, drei wurden langfristig zurückgestellt oder sind ungeklärt, zehn werden nicht weiter verfolgt und zwei Maßnahmen haben sich aufgrund von Änderungen im Busnetz erübrigt.

Neben den im NVP enthaltenen Maßnahmen wurden vier neue Maßnahmen in das Programm aufgenommen. Von diesen wurden zwei bereits umgesetzt, zwei weitere sind für 2009/10 geplant.

Tabelle 13: Umsetzungsstand der Verbesserung von Umsteigepunkten

Projekt	Verkehrsmittel	Maßnahme	Umsetzungsstand
Projekte, Status im NVP „in Planung“			
S-Bf Buch	S-Bahn, Bus	Verlegung Bus-haltestellen	Maßnahme 2008 begonnen Fertigstellung 2009
U-Bf Bülowstraße	U-Bahn, Bus	Verlegung Bus-haltestellen	Maßnahme aus Kostengründen zurückgestellt
Alt-Friedrichsfelde/ Rhinstraße	Straßenbahn, Bus	Neuanlage Bus-haltestellen	Bau geplant 2009
U-Bf Magdalenenstraße	U-Bahn, Bus	Verlegung Bus-haltestellen	Bau geplant 2009 (wegen Austausch von Leitungen 2008 verschoben)
S-Bf Priesterweg	S-Bahn, Bus	Verlegung Bus-haltestellen	langfristig zurückgestellt (hoher Aufwand, relativ geringe Umsteigewegverkürzung sowie beschränkter Finanzierungsmög- lichkeit durch SenStadt)
S-Bf Waidmannslust	S-Bahn, Bus	Verlegung Bus-haltestellen	fertig gestellt 2007
S- und U-Bf Wittenau	S-Bahn, U-Bahn, Bus	Verlegung Bus-haltestellen	fertig gestellt 2007

Projekt	Verkehrsmittel	Maßnahme	Umsetzungsstand
U-Bf Rosenthaler Platz	U-Bahn, Straßenbahn, Bus	Verlegung Straßenbahnhaltestellen	fertig gestellt 2008
Projekte, Status im NVP „Vorüberlegung“			
Alt-Buckow	Bus	Verlegung Bushaltestellen	wird nicht weiter verfolgt (hoher Aufwand, Interessenskonflikte sowie beschränkte Finanzierungsmöglichkeit durch SenStadt)
S-Bf Gehrenseestraße	S-Bahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	wird nicht weiter verfolgt (zu hoher Aufwand bei relativ geringer Umsteigewegverkürzung sowie beschränkte Finanzierungsmöglichkeit durch SenStadt)
S-Bf Grünbergallee	S-Bahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	wird derzeit nicht weiter verfolgt
U-Bf Hermannplatz	U-Bahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	wegen geplantem Umbau Hermannplatz zurückgestellt
S- und U-Bf Jannowitzbrücke	S-Bahn, U-Bahn, Bus	Verlegung Bushaltestellen	fertig gestellt 2006
U-Bf Kurfürstendamm	U-Bahn, Bus	Verlegung Bushaltestellen	fertig gestellt 2006
S-Bf Landsberger Allee	S-Bahn, Straßenbahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	wird nicht weiter verfolgt (hoher Aufwand, Interessenskonflikte sowie beschränkte Finanzierungsmöglichkeit durch SenStadt)
Lankwitz (Kirche)	Bus	Verlegung Bushaltestellen	Fußgängerquerungen wurden 2005 verbessert (Einbau Mittelinseln); zur Verbesserung des Umsteigepunktes konnte keine einvernehmliche Lösung gefunden werden
Mollstraße/Otto-Braun-Straße	Straßenbahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	erneute Prüfung erforderlich, räumliche Konflikte mit dem MIV
U-Bf Parchimer Allee	U-Bahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	wird langfristig zurückgestellt (hoher Aufwand, relativ geringe Umsteigewegverkürzung sowie beschränkte Finanzierungsmöglichkeit durch SenStadt)
U-Bf Reinickendorfer Straße	U-Bahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	erneute Prüfung erforderlich, räumliche Konflikte mit dem MIV
Rhinstraße/Plauener Straße	Straßenbahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	Maßnahme hat sich wegen geänderter Buslinienführungen erübrigt
Rosenthal Nord	Straßenbahn, Bus	Verlegung Bushaltestellen	Entscheidung wurde zurückgestellt (ausstehende Entscheidung über Streckenverlängerung M1)
Rosenthaler Straße	Straßenbahn, Bus	Verkürzung Umsteigeweg	Maßnahme hat sich wegen geänderter Buslinienführungen erübrigt

Projekt	Verkehrsmittel	Maßnahme	Umsetzungsstand
U-Bf Ruhleben	U-Bahn, Bus	Einbau einer zusätzlichen Fahlertreppe	wird nicht weiter verfolgt (nach genauerer Untersuchung sehr hohe Kosten)
S-Bf Springpfuhl	S-Bahn, Straßenbahn, Bus	Verlegung Straßenbahnhaltestelle	2006 fertig gestellt
		Verlegung Bus-Haltestelle	erneute Prüfung erforderlich, räumliche Konflikte mit dem MIV
U-Bf Theodor-Heuss-Platz	U-Bahn, Bus	Verlegung Bus-Haltestellen	erneute Prüfung erforderlich, räumliche Konflikte mit dem MIV
S-Bf Treptower Park	S-Bahn, Bus	Neuer Fußgängerüberweg	fertig gestellt 2006
Projekte, im NVP 2005-09 nicht enthalten			
S-Bf Anhalter Bahnhof	S-Bahn	neuer Zugang Tempodrom	Inbetriebnahme Juni 2006
U-Bf Rosenthaler Platz	U-Bahn, Bus	Verlegung Bus-Haltestellen	Planung 2009, Bau 2010
S-Bf Messe Nord/ICC	S-Bahn, Bus	Verlegung Bus-Haltestellen	geplant für 2009
S-Bf Hohenzollern-damm	S-Bahn, Bus	Neubau zweiter Zugang	Inbetriebnahme 23.12.2008

6.1.2 Lage und Zugänglichkeit von Haltestellen

Der NVP sieht vor, in acht Maßnahmen weitere Zugänge zu S- und U-Bahnhöfen zu schaffen. Hierdurch sollen die Fußwege zu den Bahnhöfen verkürzt und somit die Erschließungswirkung verbessert werden.

Von den acht Maßnahmen sind zwei bis Ende 2008 umgesetzt worden, vier weitere sind in Bau oder Bauvorbereitung und zwei noch nicht terminiert.

Weitere zwölf Maßnahmen sollten während der Laufzeit des NVP auf den planerischen Nutzen und ihre Realisierbarkeit hin untersucht werden. Von diesen wurde eine Maßnahme bereits realisiert und eine befindet sich in Bauvorbereitung. Fünf Maßnahmen wurden vor allem aufgrund eines ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses zurückgestellt oder nicht weiter verfolgt. Bei den übrigen Maßnahmen sind die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen.

Drei Maßnahmen, die im NVP nicht enthalten waren, sind mittlerweile neu begonnen worden und werden in den Jahren 2009/2010 fertig gestellt.

Tabelle 14: Umsetzungsstand der Prioritätenliste zur Verbesserung der Zugänglichkeit von S- und U-Bahnhöfen

Bahnhof	Verkehrsmittel	Maßnahme	Umsetzungsstand
S-Bf Baumschulenweg	S-Bahn, Bus	Neubau Nordwestzugang (Verschiebung des S-Bf über den Baumschulenweg)	im Bau; Fertigstellung 2009
S-Bf Messe-Nord ICC	S-Bahn, Bus	Neubau Südwestzugang zum ICC	fertig gestellt Januar 2009
S-Bf Friedrichshagen	S-Bahn, Straßenbahn	Neubau Südwestzugang Fürstenwalder Damm	noch nicht terminiert
S-Bf Hohenzollern-damm	S-Bahn, Bus	Neubau Südostzugang	fertig gestellt 2008
S-Bf Karlshorst	S-Bahn, Straßenbahn	Neubau Nordostzugang (Fußgängertunnel) zur Stolzenfelsstraße Neubau Westzugang	in Bauvorbereitung Fertigstellung 2009 Bau ab 2011 im Zusammenhang mit Neubau der Eisenbahnüberführung Treskowallee
S-Bf Westkreuz	S-Bahn, Bus	Neubau Nordostzugang zur Rönnestraße	noch nicht terminiert
S-Bf Waidmannslust	S-Bahn	Wiederherstellung des Südzugangs	In Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
S-Bf Karow	S-Bahn	Neubau Nordzugang	Nordzugang in Bauvorbereitung; Fertigstellung 2009
Neue Maßnahmen, nicht im NVP enthalten			
S-Bf Prenzlauer Allee	S-Bahn	Neubau Nordzugang	in Bauvorbereitung; Fertigstellung 2009
S-Bf Westend	S-Bahn	Wiederherstellung des Südzugangs	in Bauvorbereitung; Fertigstellung 2010
S-Bf Adlershof	S-Bahn, Straßenbahn, Bus	Neubau Nordzugang und Südostzugang	im Bau; Fertigstellung 2009

Tabelle 15: Umsetzungsstand der Prüfung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von S- und U-Bahnhöfen

Bahnhof	Verkehrsmittel	Maßnahme	Umsetzungsstand der Planung/Ergebnis der Prüfung
U-Bf Alexanderplatz	U-Bahn, Straßenbahn	Direkter Zugang vom Bf der U2 zur Straßenbahn	nicht weiter verfolgt (sehr hohe Kosten)
		Direkter Zugang von U8 zur Straßenbahn	fertig gestellt 2007
U-Bf Friedrichstraße	S-Bahn, U-Bahn	Neubau Mittelzugang vom Bf der U6 zur S-Bahn	zurückgestellt (sehr hohe Kosten)
S-Bf Frankfurter Allee	S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn	Bahnsteigverlegung, zusätzlicher Ostzugang	noch nicht terminiert
U-Bf Gleisdreieck	U-Bahn	Neubau Westzugang Bahnsteig U1/U2	planerisch noch nicht entschieden (Abhängigkeiten von Umfeldnutzungen und neuer S-Bahn-Strecke S 21)
U-Bf Görlitzer Bahnhof	U-Bahn	Neubau Ostzugang Bahnsteig der U1	zurückgestellt (sehr hohe Kosten, nicht so hoher Nutzen)
U-Bf Hohes Tor	U-Bahn, Nachtbus	Neubau Westzugang Hochbahnhof U1	zurückgestellt (sehr hohe Kosten, nicht so hoher Nutzen)
S-Bf Heerstraße	S-Bahn	Neubau Südzugang an der Kurländer Allee	zurückgestellt (sehr hohe Kosten)
S-Bf Kaulsdorf	S-Bahn, Bus	Verbindung Bahnsteigtunnel mit Fußgängerunterführung Straße	planerisch noch nicht entschieden (Abhängigkeiten von Nutzungen des ehem. Güterbahnhofs)
S-Bf Mahlsdorf	S-Bahn, Tram, Bus	Neubau Westzugang	planerisch noch nicht entschieden (Abhängigkeiten von Planungen Regionalbf. und Straßenbahn)
S-Bf Ostkreuz	S-Bahn, Tram, Bus	Neubau Zugänge von Nordost und Nordwest	in Bauvorbereitung; Fertigstellung bis 2016
S-Bf Schlachtensee	S-Bahn	Neubau Ostzugang	planerisch noch nicht entschieden (Abhängigkeiten von Nutzungen des ehemaligen Güterbahnhofs)

6.1.3 Schlussfolgerungen

Durch Verkürzung von Umsteigewegen und Neubau von Bahnhofszugängen verbessern sich sukzessive die Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV und die Erschließungswirkung der S- und U-Bahnhöfe. Diese Maßnahmen sind sinnvoll, da sie die vorhandene Infrastruktur besser ausnutzen und keine nennenswerten Betriebskosten verursachen. Da diese Maßnahmen im öffentlichen Raum mit einer Vielzahl von Akteuren umgesetzt werden müssen, geht die Umsetzung langsamer voran, als gewünscht. Das Thema sollte im fortzuschreibenden NVP weiter verfolgt werden.

6.2 Beschleunigung Bus und Straßenbahn

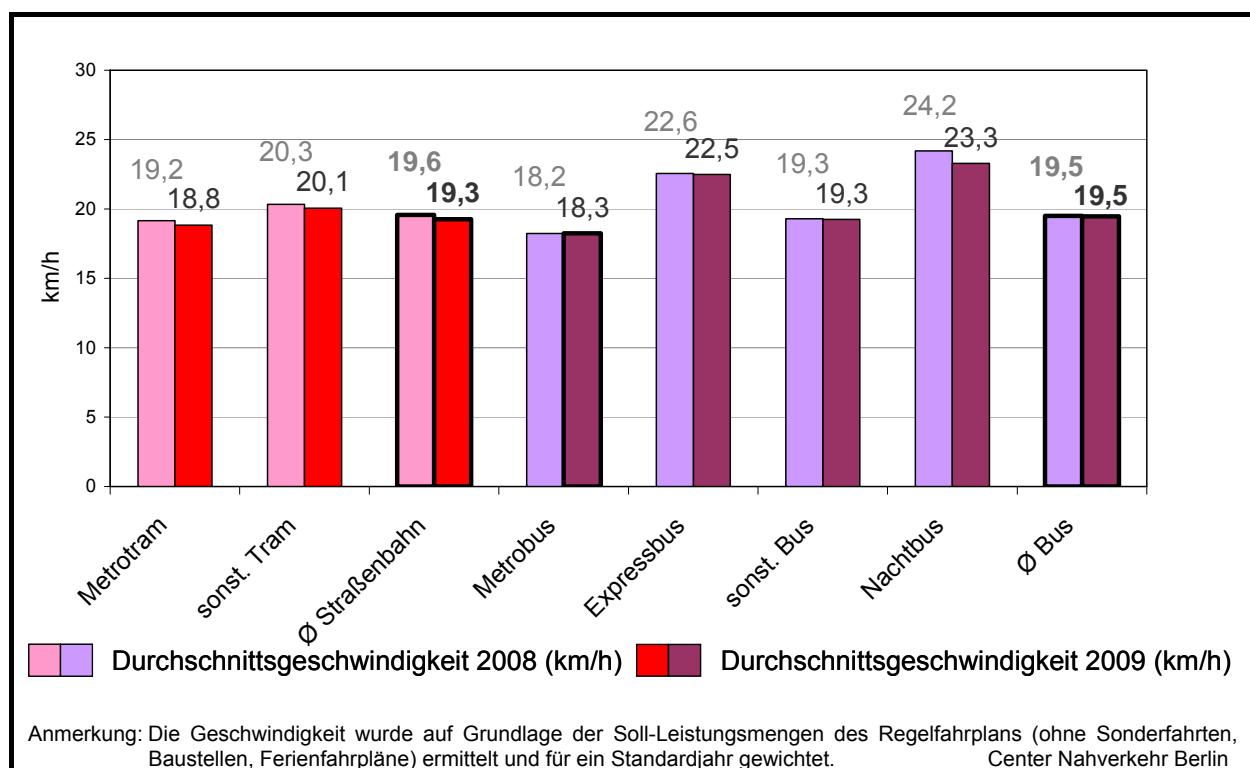
Einen Schwerpunkt legt der NVP 2006-2009 auf die Beschleunigung von Bus und Straßenbahn. Hierzu sollte das Programm für Vorrangsschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) fortentwickelt und umgesetzt werden. Insgesamt sollten in den Jahren 2006 bis 2009 700 LSA mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet werden. Begleitende Maßnahmen wie neue Busspuren oder Kaphaltestellen³ waren im NVP hingegen nicht vorgesehen.

Der Erfolg des Beschleunigungsprogramms sollte sich in der erreichten Durchschnittsgeschwindigkeit von Straßenbahn und Bus niederschlagen und so messbar sein.

6.2.1 Erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit

Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn- und Buslinien kann aufgrund der Berichtspflichten des Verkehrsvertrags erstmals detailgenau und prüffähig erhoben werden. Im Ergebnis ist zwischen den Jahresfahrplänen 2008 und 2009, die die Umsetzung der Beschleunigung zwischen den Jahren 2007 und 2008 (Monitoring) abbilden, folgende Entwicklung festzustellen:

Abbildung 13: Entwicklung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Straßenbahn und Bus



³ Bei Kaphaltestellen wird die Haltestelle so gebaut, dass – ohne eine Fahrbahn zu queren – direkt vom Bürgersteig aus ein- oder ausgestiegen werden kann. Um die Linien zu beschleunigen werden die Bördse so verlegt, dass ein Halt ohne Ein- und Ausschwenken in eine Haltestellenbucht möglich ist.

Die Straßenbahn wurde im gewichteten Durchschnitt um 0,3 km/h oder 1,6 % langsamer, wobei die Metrolinien leicht überdurchschnittlich betroffen waren. Beim Bus war eine Verlangsamung im gewichteten Durchschnitt um 0,04 km/h oder 0,2 % zu beobachten, wobei der Nachtbus um fast 1 km/h langsamer wurde.

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Berliner Bus- und Straßenbahnenlinien bewegen sich damit im Mittel der Werte anderer deutscher Großstädte. Teilweise werden allerdings in Netzen anderer Städte deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht, so etwa in den Straßenbahnnetzen in München und Dresden mit jeweils ca. 21 km/h. Im Busbereich werden Werte bis zu 22 km/h erreicht, beispielsweise in Stuttgart, Nürnberg oder Leipzig.

Wertet man die Durchschnittsgeschwindigkeiten im Fahrplan 2009 nach Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)⁴ aus, ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 16: Qualitätsstufen Straßenbahn nach HBS

Qualitätsstufe Straßenbahn	Beförderungsgeschwindigkeit	Anzahl M-Linien	Anzahl andere Linien	Anzahl gesamt
A	> 24 km/h	–	–	–
B	22–24 km/h	–	1 (68)*	1
C	19–22 km/h	3	7	10
D	15–19 km/h	6	5	11
E	10–15 km/h	–	–	–
F	< 10 km/h	–	–	–

* Klammerangabe: Liniennummer

Keine der 22 Berliner Straßenbahn-Linien erreicht Qualitätsstufe A. Die hoch belasteten Metrolinien sind insgesamt langsamer als der Durchschnitt. Schnellste Linie ist die teilweise als Überlandlinie verkehrende 68 mit 23,5 km/h; am langsamsten ist die M10 mit 16,0 km/h.

⁴ S. Tabelle 9-1 in: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Hg.): HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Ausgabe 2001, Fassung 2005.

Tabelle 17: Qualitätsstufen Bus nach HBS

Qualitätsstufe Bus	Beförderungsgeschwindigkeit	Anzahl X-Linien	Anzahl M-Linien	Anzahl andere Linien	Anzahl gesamt
A	> 24 km/h	6	–	10	16
B	22–24 km/h	2	–	15	17
C	19–22 km/h	4	6	40	50
D	15–19 km/h	1 (TXL)*	11	50	62
E	10–15 km/h	–	–	2 (245,344)*	2
F	< 10 km/h	–	–	–	–

* Klammerangaben: Liniennummern

Bei den 148 Buslinien im Tagesverkehr liegt der Schwerpunkt auf Qualitätsstufe C und D. Die Expresslinien weisen im Schnitt Qualitätsstufe B auf. Wie bei der Straßenbahn haben die Metrolinien ihren Schwerpunkt bei Qualitätsstufe D. Schnellste Linie ist die 369 mit 37,6 km/h, am langsamsten ist die 344 mit 13,8 km/h.

6.2.2 Fortführung der Beschleunigungsprogramme

Straßenbahn

Bezüglich der Beschleunigung der Straßenbahn enthielt der NVP 2006-2009 keine Vorgaben. Dennoch wurden in den Jahren 2006 bis 2008 insgesamt 25 Vorrangsschaltungen an LSA neu eingerichtet. Davon wurden 17 im Rahmen der Beschleunigungsprogramme (Tram und Lückenschluss) realisiert, sechs durch Investoren (bei von diesen veranlassten Neu- oder Umbauten von LSA), zwei im Rahmen der LSA-Modernisierung.

Die Schwerpunkte lagen bei den Linien M13 (Wiedereinschaltung, sechs Anlagen), M10 (vier Anlagen) und im Bereich City Ost (sechs Anlagen).

Die erzielten Beschleunigungseffekte wurden bisher nicht im Fahrplan umgesetzt.

Bus

Für den Bus sah der NVP in großem Umfang Beschleunigungsmaßnahmen vor. Diese wurden nur zu einem geringen Teil umgesetzt:

Tabelle 18: Umsetzungsstand Vorrangsschaltungen

	2006	2007	2008	Summe
geplante Vorrangsschaltungen gem. NVP	90	123	319	532
tatsächlich realisierte Vorrangsschaltungen (einschließlich Straßenbahn)	50	41	41	132

Ein Teil der Vorrangsschaltungen wurde nicht aus den Beschleunigungsprogrammen und aus dem Busspurprogramm finanziert, sondern anlassbezogen von Investoren (43 Anlagen) und im Rahmen der LSA-Modernisierung (23 Anlagen).

Die Schwerpunkte beim Bau von Vorrangschaltungen lagen bei den Linien M11 (acht Anlagen, Priorität M2), M49/X34 (acht Anlagen, Priorität E1), X83 (sechs Anlagen, Priorität M2), M46 (fünf Anlagen, Priorität M2), M41 (vier Anlagen, Priorität M1), M48 (vier Anlagen, Priorität E1) und 186 (vier Anlagen, Priorität E1).

Die umgesetzten Maßnahmen folgen nicht der Priorisierung des NVP. Es ist jedoch erkennbar, dass die hoch frequentierten Metrolinien bevorzugt wurden.

Bisher wurden auf keiner Linie die Beschleunigungseffekte im Fahrplan umgesetzt. Die durch Investoren und bei LSA-Modernisierung nachgerüsteten LSA entfalten ihre Wirkung in der Regel erst dann, wenn auf einer Linie eine ausreichende Zahl von LSA zusammenhängend beschleunigt wird. Auch hat die BVG die technisch realisierte Fahrzeiteinsparung häufig zur Stabilisierung des Fahrplans genutzt, nicht aber um die Fahrzeiten zu verkürzen.

Im Berichtszeitraum waren an zentralen Punkten im Netz zahlreiche Abschaltungen (z. B. elf LSA auf der Seestraße, aber auch zahlreiche Baustellenbereiche) und Nicht-Einschaltungen (z. B. Leipziger Straße, Bereich Hauptbahnhof) von Vorrangschaltungen zu verzeichnen. Diese haben zwischenzeitlich den ÖPNV sogar verlangsamt.

Weiterentwicklung der Umsetzung

Angesichts der zunehmenden Bedeutung der Fahrtgeschwindigkeit für Angebotsvolumen und -qualität des ÖPNV in Berlin hat sich der Aufgabenträger im Herbst 2008 entschieden, die Beschleunigung gemeinsam mit BVG und VLB voranzutreiben. BVG, VLB und SenStadt haben am 4.11.2008 eine Qualitätssicherungsvereinbarung abgeschlossen, mit der die Investitionen der BVG in die Beschleunigung gesichert werden sollen. Vereinbart wurde, dass der ursprünglich erreichte Beschleunigungsgrad wiederhergestellt und verbessert sowie dauerhaft erhalten werden soll. Auch bei Baustellen soll eine beschleunigte Führung des ÖPNV sichergestellt werden. Seit Abschluss der Vereinbarung konnte ein Teil der Problemanlagen (Seestraße, Hauptbahnhof) bereits wieder beschleunigt werden. Vorrangig sollen nun nicht und nicht optimal funktionierende Anlagen der Straßenbahn in Köpenick überarbeitet werden. Im Anschluss sind Verbesserungen auf den Linien M4 und M2, M17, M6 und in der City Ost vorgesehen.

Die Steuerung der LSA ist insbesondere bei in dichtem Takt verkehrenden Linien technisch komplex und erfordert einen hohen Prüfaufwand. Um eine hohe Beschleunigung zu erreichen, muss dem ÖPNV eine entsprechende Priorität eingeräumt werden, was in der Vergangenheit nicht immer der Fall war. Das im NVP verankerte Ziel von bis zu 319 Anlagen pro Jahr wird von den Beteiligten als zu hoch angesehen; dauerhaft erreichbar scheinen 120 bis 150 Anlagen jährlich. Die erreichten Beschleunigungswirkungen sowohl neu eingerichteter als auch wiederhergestellter Anlagen sind durch die BVG entsprechend im Fahrplan zu berücksichtigen. Insbesondere sind die im NVP prognostizierten Beschleunigungseffekte je Fahrzeugumlauf umzusetzen; hierfür sind konkrete Vorgaben erforderlich.

Auch hat sich herausgestellt, dass die beschleunigten Anlagen periodisch an veränderte Verkehrsverhältnisse bei MIV und ÖPNV angepasst werden müssen. Bei der Straßenbahn ergab eine erste Prüfung, dass nach zehn Jahren Straßenbahnbe-

schleunigung (1998-2008) rund 40 % der Vorrangschaltungen überarbeitet werden müssen. Dauerhaft müssen somit jährlich etwa 3–5 % der beschleunigten LSA angepasst werden, um die erreichte Beschleunigung zu sichern.

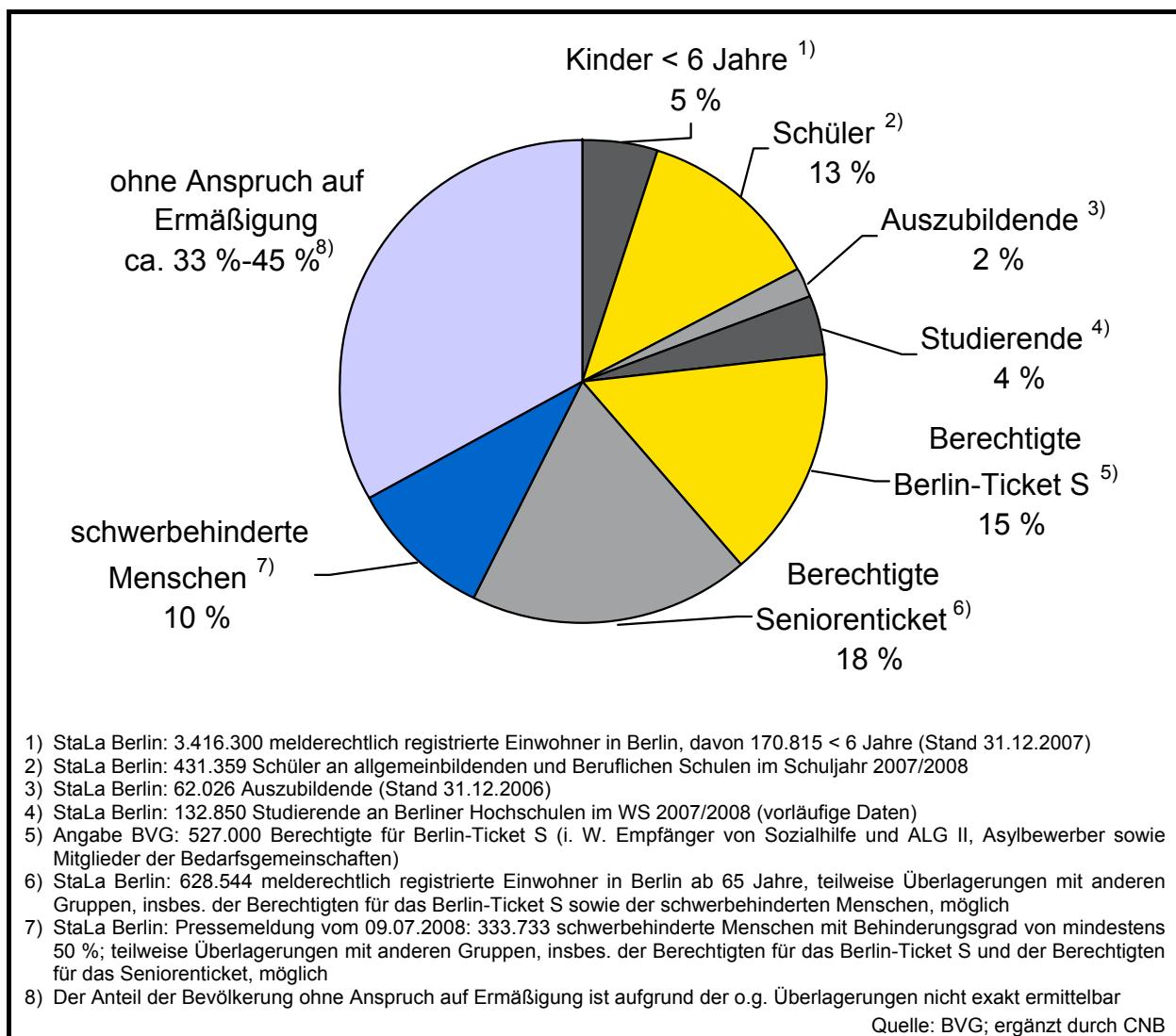
Bei Auswahl und Ausgestaltung der Maßnahmen zur Beschleunigung sind die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die aus der Stadtgestaltung herrührenden Anforderungen angemessen zu berücksichtigen.

7 Tarif

Die Entwicklung der Fahrpreise und des Tarifsortiments hat divergierende Interessen zu berücksichtigen, insbesondere das öffentliche Interesse an einer häufigen Nutzung des ÖPNV und das wirtschaftliche bzw. haushaltspolitische Interesse an einem hohen Kostendeckungsgrad. Der NVP nimmt diese Interessengegensätze auf, indem er Grundsätze für die Tarifentwicklung aufstellt.

Mit den Grundsätzen in Einklang stehen insbesondere Maßnahmen, die die spezifische Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit der Fahrgäste berücksichtigen. In Berlin wird dies durch ein diversifiziertes Angebot an Zeitfahrausweisen umgesetzt, das bestimmten Nutzergruppen Rabatte einräumt. Dieses Angebot wurde in der Laufzeit des Nahverkehrsplans durch Einführung des Berlin-Ticket S (Sozialticket) und des VBB-Abo 65plus (Seniorenticket; ab 1.4.2009) deutlich ausgeweitet.

Abbildung 14: Anteil der Berliner Bevölkerung mit Anspruch auf ermäßigte Zeitfahrausweise

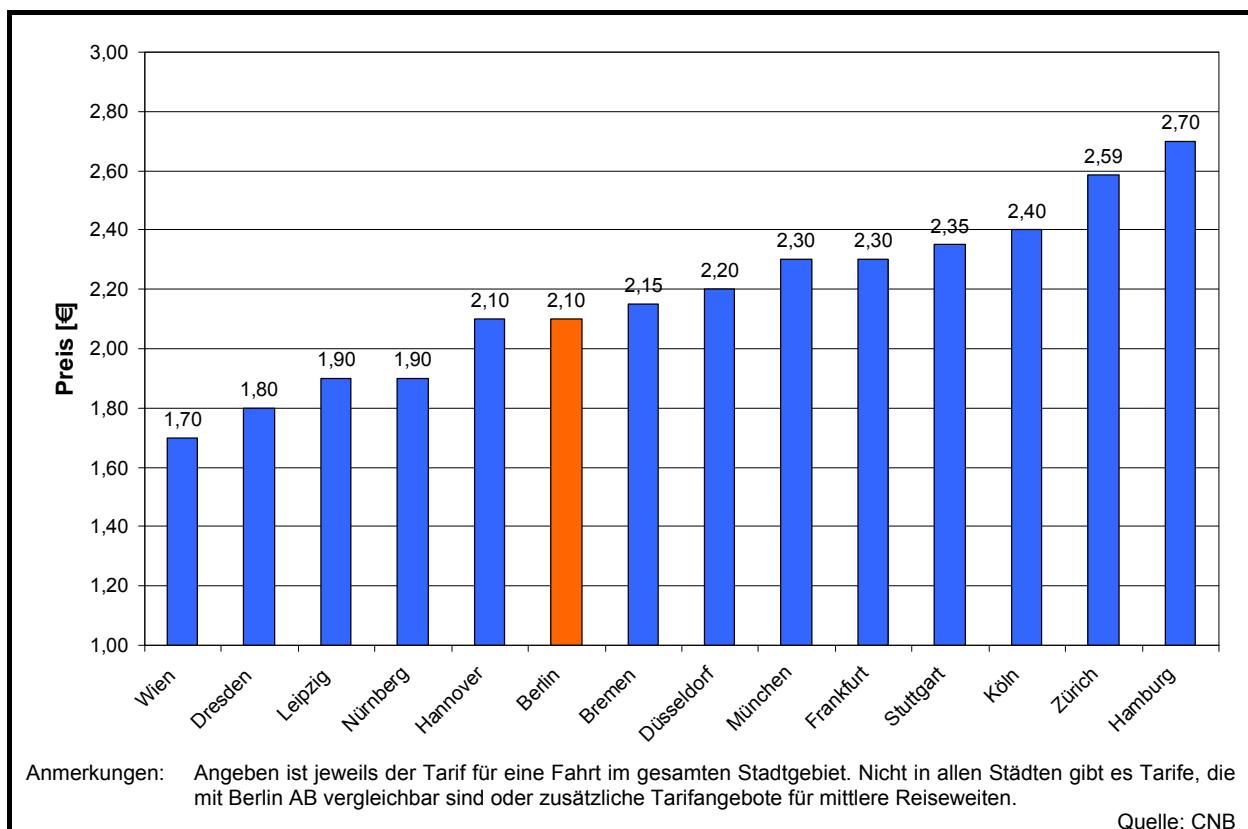


Der NVP sieht eine Überprüfung der einzelnen Tarifangebote im Berliner ABC-Tarif vor, vor allem hinsichtlich der Vollständigkeit des Tarifangebots und der Preisrelationen zwischen den einzelnen Tarifarten. Als Maßstab sind dabei die Verhältnisse in anderen großstädtischen Regionen im deutschsprachigen Raum zu berücksichtigen.

Das Preisniveau in Berlin wird exemplarisch anhand des Einzelfahrtscheins für die Zone Berlin AB und anhand der Monatskarte AB mit den Tarifen in deutschsprachigen Großstädten, die mehr als 500.000 Einwohner haben, und zusätzlich mit Zürich verglichen. Bei der Bewertung sind die verhältnismäßig große Reiseweite („viel Leistung“ pro Fahrschein), die relativ geringe Kaufkraft in Berlin sowie der hohe Anteil ermäßigungsberechtigter Fahrgäste zu berücksichtigen.

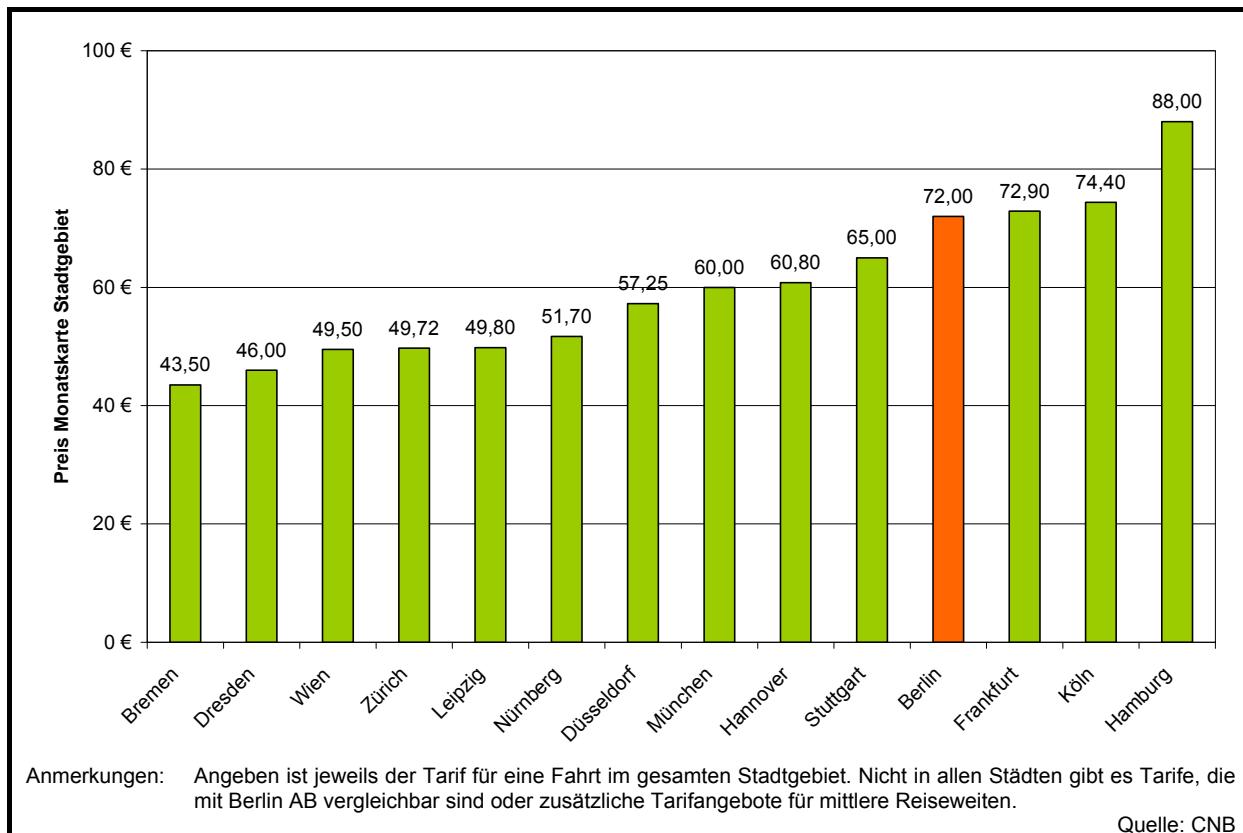
Der Preis des Einzeltickets Berlin AB bewegt sich im Städtevergleich im mittleren bis unteren Bereich (s. Abbildung 15).

Abbildung 15: Preis Einzelticket im Städtevergleich



Bei der nicht-ermäßigten Monatskarte liegt Berlin dagegen im oberen Drittel des Städtevergleichs (s. Abbildung 16).

Abbildung 16: Preis Monatskarte im Städtevergleich

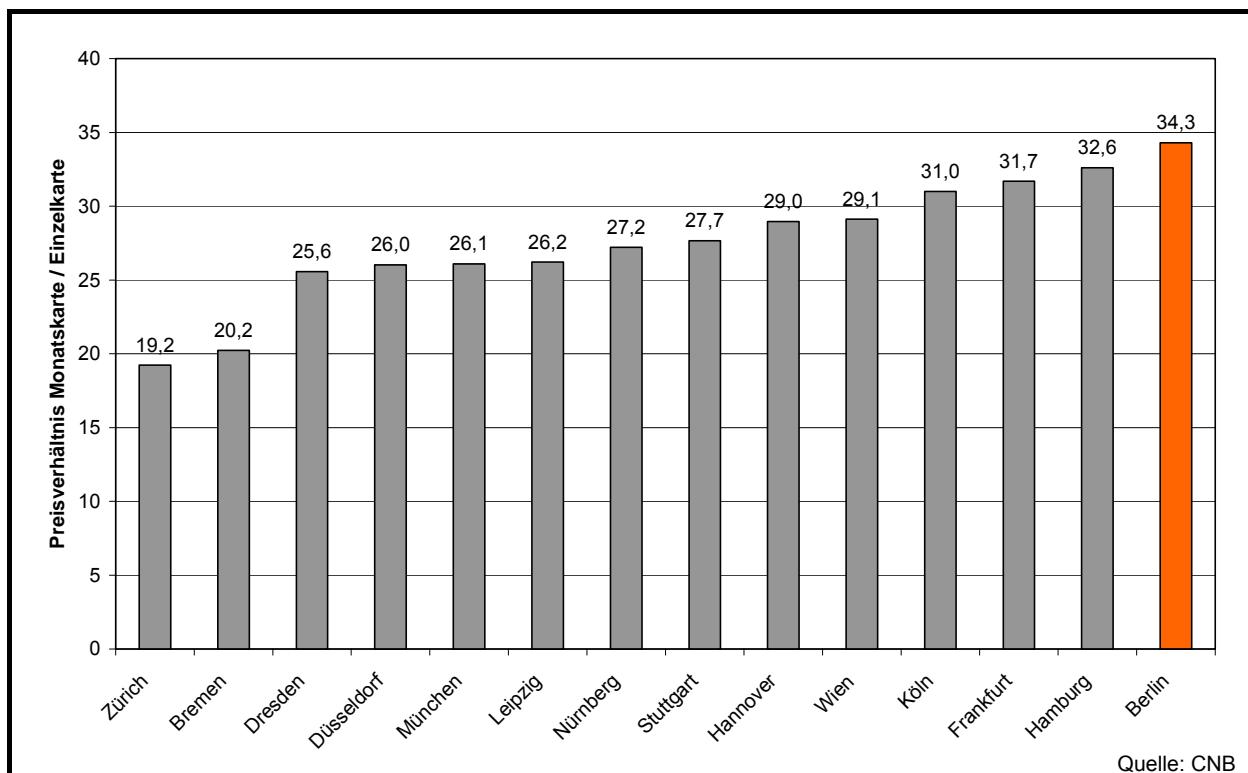


Die Tarifstruktur wird durch die angebotenen Tarifsorten und die Preisrelationen zwischen den Tarifsorten bestimmt.

Im Tarif Berlin AB beträgt die Preisrelation von Monatskarte zum Einzelfahrtschein 34:1. Bei Nutzung der 4-Fahrten-Karte beträgt das Verhältnis 36:1, d. h. eine Monatskarte rentiert sich bei mehr als 36 Fahrten im Monat mit der 4-Fahrten-Karte. Im Städtevergleich dieser sogenannten Nutzenschwelle weist Berlin den höchsten Wert auf (s. Abbildung 17). In anderen Städten lohnt sich die Monatskarte auch für Fahrgäste mit weniger Fahrten. Auch die Nutzenschwelle für Tages- und Gruppentageskarten liegen in Berlin deutlich über den Werten der Vergleichsstädte.

Die hohe Nutzenschwelle der Monats- und anderen Zeitkarten dürfte eine der Ursachen für den relativ geringen Anteil von Zeitkarteninhabern in Berlin sein. Der Anteil der Fahrgäste, die eine Zeitkarte nutzen, liegt in Berlin mit ca. 75 % unter den Werten der meisten anderen Großstädte.

Abbildung 17: Preisverhältnis Monats-/Einzelticket im Städtevergleich



Zwischen Anfang 2005 und Ende 2008 sind die Preise für den Einzelfahrtschein Berlin AB konstant geblieben bzw. unter Berücksichtigung der Einführung der 4-Fahrten-Karte sogar um 5 % gesunken. Der Preisanstieg der Monatskarte AB entsprach mit rund 7 % in etwa der allgemeinen Teuerungsrate. Über alle Sorten betrachtet, lag der Preisanstieg der Tarife in den Zonen AB und ABC unterhalb der allgemeinen Teuerungsrate.

Gemäß NVP 2006-2009 war zu prüfen, wie für häufige Gelegenheitsnutzer ein Tarifangebot zwischen Einzelfahrtschein und Monatskarte gestaltet werden kann. Ein solches Tarifangebot wurde mit der Wiedereinführung der 4-Fahrten-Karte für die Zone Berlin AB geschaffen.

Auch die Vorgabe des NVP, das Sozialticket wieder einzuführen sowie die deutlich rabattierten Zeitkarten für Schüler, Studenten und Azubis beizubehalten, wurde umgesetzt.

Für die vom NVP vorgesehene Weiterentwicklung des Kurzstreckentickets konnte hingegen bislang keine befriedigende Lösung gefunden werden.

Der Tarif im Bereich Berlin AB ist durch Verzicht auf weitere Tarifzonen einfach nachvollziehbar. Diese Transparenz des Tarifsortiments wird durch unterschiedliche touristische Tarifangebote der Verkehrsunternehmen eingeschränkt.

Schlussfolgerungen

Die Tarife bewegen sich insgesamt innerhalb des vom NVP vorgegebenen Rahmens. Um die Kundenbindung zu erhöhen, sollte die Nutzung von Zeitkarten, insbesondere der Jahreskarten und Abonnements, noch attraktiver gestaltet werden. Im

Zeitkartentarif sollte hierzu die Nutzenschwelle gegenüber dem Erwerb von Fahr- ausweisen des Bartarifs für den Kunden verringert werden.

Die nach wie vor vorhandene Vielzahl von Tarifen für touristische Angebote bedarf einer weiteren Untersuchung mit dem Ziel einer Vereinheitlichung und übersichtlicheren Gestaltung.

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Stadt-Umland-Verkehre sollten im Rahmen der Fortschreibung des NVP die Tarife für diese Verbindungen näher untersucht werden.