Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17/1889
08.10.2014

17. Wahlperiode

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Nahverkehrsplan 2014 bis 2018

Der Senat von Berlin
- StadtUm VII C 26 -
Tel.: 9025 (925) 1015

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -
des Senats von Berlin

über

Nahverkehrsplan 2014 bis 2018

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

I. Nahverkehrsplan

Nach dem Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz) hat der Senat den Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeithorizont 2014 bis 2018 beschlossen. Der NVP ist als Anlage beigefügt.
Basierend auf den vom Abgeordnetenhaus von Berlin am 1. Juli 2010 beschlossenen Eckpunkten für den NVP 2010-2014 hat der Senat den Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2014-2018 erarbeitet und damit die Ziele und grundlegenden Standards für die Entwicklung des Nahverkehrs bis zum Jahr 2018 festgelegt.

Wesentliche Inhalte des NVP

Im Mittelpunkt des NVP stehen die Anforderungen der wachsenden Stadt an den ÖPNV. Dazu wird in Kapitel IV.1 umfassend der Leistungsmehrbedarf gegenüber dem bestehenden, verkehrsvertraglich vereinbarten Angebotsvolumen hergeleitet, wobei auch Einsparpotentiale durch Netzoptimierungen berücksichtigt sind. Der notwendige Leistungsaufwuchs für die wachsende Stadt und dessen voraussichtlicher Finanzierungsbedarf ist bis zum Ende der NVP-Laufzeit abgebildet.

Standards

Die bestehenden Zugangs- und Qualitätsstandards des letzten beschlossenen NVP (2006-2009) wurden im Rahmen der Aufstellung überprüft und im wesentlichen beibehalten. Notwendige Änderungen ergaben sich als Reaktion auf Nachfrageentwicklungen sowie erweiterte gesetzlicher Anforderungen im Bereich Barrierefreiheit und Umwelt.
.

In zwei Bereichen gibt der NVP für die Laufzeit Arbeits- und Prüfaufträge vor:

- Kapazität: Die bisherigen Vorgaben sind angesichts der zunehmenden Nachfrage zu

aktualisieren. Dies umfasst die Weiterentwicklung der Messmethodik sowie die Abstimmung von Kapazitätsanforderungen und deren Berwertung mit Blick auf die Fahrplanung und den vorzuhaltenden Fahrzeugpark.

- Barrierefreiheit: Entsprechend der Vorgaben des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist in der Laufzeit des NVP zu untersuchen, wie das Ziel eines vollständig barrierefreien ÖPNV bis zum Jahr 2022 umgesetzt werden kann oder in welchen begründeten Ausnahmen eine längere Umsetzungsfrist erforderlich ist.

.

Angebotskonzeption

Die Angebotskonzeption des Berliner NVP für den Planungszeitraum bis 2018 konzentriert sich neben den durch Neubaustrecken und Streckenausbauten begründeten Angebotsänderungen auf das Kernthema Wachsende Stadt und die darauf erforderlichen Reaktionen durch Angebotsmaßnahmen. Den Herausforderungen des bereits in den letzten Jahren erfolgten Nachfrageanstiegs und dem prognostizierten weiteren Wachstum der Stadt soll mit entsprechenden Angebotsanpassungen und -ausweitungen begegnet werden. Neue Wohn- und Gewerbestandorte sowie Nachverdichtungen in bereits bestehenden Wohn- und Gewerbegebieten erzeugen Bedarf im bestehenden Netz. Verdichtungen und zusätzliche Angebote sind notwendig, um Kapazitätsengpässe und Erschließungsdefizite zu vermeiden bzw. zu verringern. Taktverdichtungen zur Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten sind insbesondere auf den Hauptachsen und auf stark nachgefragten Ergänzungslinien notwendig.

- Im Regionalverkehr sind im Zeitraum bis 2018 vor allem die Linienänderungen zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg bedeutsam, außerdem die Bedienung des ab 2014 schrittweise in Betrieb gehenden Regionalbahnhofs Ostkreuz .
- Für die S-Bahn-Verkehre ist weiterhin der aktuell bestellte Regelfahrplan Grundlage der Angebotsplanung.Veränderungen während der Laufzeit des NVP ergeben sich durch die Anbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg und die voraussichtliche Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der S21 vom Nordring zum Hauptbahnhof. Nach Fertigstellung der Arbeiten am Bahnhof Ostkreuz können auch die baubedingten Einschränkungen im S-Bahn-Angebot aufgehoben werden. So können die Linien S3 und S9 dann wieder auf die Stadtbahn geführt werden.
- Als Reaktion auf die gestiegene Nachfrage bei der U-Bahn werden vor allem Maßnahmen wie die Ausweitung des verdichteten Angebots zur Hauptverkehrszeit (HVZ) auf den nachfragestärksten Linien U2, U7 und U9 geprüft. Ebenso sind gezielte Angebotsverdichtungen im Abend- und Wochenendnachtverkehr Teil der NVP-Konzeption. Diese müssen sich aber auf die mit dem vorhandenen und geplanten Fahrzeugbestand bestehenden Möglichkeiten beschränken.
- Bei der Straßenbahn wird die Neubaustrecke zum Hauptbahnhof mit den Straßenbahnlinien M5, M8 und M10 in Betrieb gehen. Weiterhin ist geplant, dass der Bahnhof Ostkreuz an die Straßenbahn angebunden wird. Mit Inbetriebnahme eines Kehrgleises in Oberschöneweide werden Zusatzfahrten der Linie 67 zwischen Schöneweide und Oberschöneweide möglich. Mit dieser neuen Infrastruktur wird auf die erhöhte Fahrgastnachfrage zum Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Oberschöneweide reagiert. Weitere Maßnahmen sind der Einsatz langer Flexity-Bahnen auf den stark nachgefragten Metrolinien, eine zeitliche Anpassung des verdichteten HVZ-Angebotes auf den nachfragestärksten Linien sowie gezielte Angebotsverdichtungen im Abend- und Wochenendnachtverkehr.
- Im Busverkehr wird das Angebot mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin Brandenburg und der einhergehenden Schließung des Flughafens Tegel umfassend angepasst. Des Weiteren sind gezielte Taktverdichtungen auf den Linien mit besonders starkem Nachfrageanstieg oder bereits vorhandenen Kapazitätsproblemen geplant. Für neue bzw. verdichtete Wohn- und Gewerbegebiete sollen neue Busangebote eingerichtet bzw. bestehende Angebote ausgeweitet werden. Dies betrifft zeitnah beispielsweise die

Entwicklungsgebiete im Spreeraum in Friedrichshain-Kreuzberg, im Osten des Stadtteils Karlshorst oder im Bereich Heidestraße. Innerhalb des bestehenden Angebots sind - soweit unter Einhaltung der Zugangsstandards möglich - weiterhin Optimierungen vorgesehen, bspw. durch Entfall schwach nachgefragter Fahrten.

Beteiligungsverfahren

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben aus § 8 Absatz 3 PBefG ein umfassendes Beteiligungsverfahren initiiert und umgesetzt. In mehreren NVP-Foren wurden die Inhalte des Plans den Verkehrsunternehmen, den Bezirken, dem Landesbeauftragtem für Menschen mit Behinderung, den umliegenden Landkreisen und der Fachöffentlichkeit (Fahrgastverbände, IHK, ADAC, LfB, Behindertenverbände, etc.) in seinen Grundzügen vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert. Im Vorfeld hatte eine breite Öffentlichkeit die Möglichkeit, Anregungen Fragen und Kommentare zum Planungsprozess dem Aufgabenträger zu übermitteln Diese frühe Einbeziehung brachte ca.150 Anregungen.
Im Rahmen der Foren wurden auch die vorhandenen Verkehrsunternehmer frühzeitig beteiligt. Die sich daraus ergebenden Anregungen und Stellungnahmen wurden in mehreren Anhörungs- und Erörterungsterminen diskutiert und bearbeitet und flossen in die weitere Bearbeitung des NVP ein.

II. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

Aus dem Nahverkehrsplan ergeben sich keine unmittelbaren haushaltsmäßigen Auswirkungen.

Zusätzliche Ausgaben für Leistungsaufwüchse der BVG aufgrund steigender Nachfrage („Wachsende Stadt“) wurden für die Jahre 2014 und 2015 im Rahmen des Doppelhaushaltsplans im Kapitel 1270, Titel 54045 -Leistungen für den innerstädtischen ÖPNV- berücksichtigt.

Für die Umsetzung der im NVP 2014 - 2018 enthaltenen längerfristigen Maßnahmen werden zum Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2016/2017 bzw. mit der Fortschreibung der Finanzplanung 2015 bis 2019 entsprechende Mittel angemeldet. Die Umsetzung der Maßnahmen ist jedoch von den finanziellen Möglichkeiten künftiger Haushaltspläne abhängig und unterliegt hinsichtlich ihrer zeitlichen Realisierung einem Finanzierungsvorbehalt.

Berlin, den 7. Oktober 2014

Der Senat von Berlin

Frank H e n k e l	Michael M ü l l e r
.....	.....
Bürgermeister	Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Nahverkehrsplan Berlin 2014-2018

Entwurf

Stand 19. September 2014

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Umwelt

Berlin

Verantwortlich

Land Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung VII Verkehr

Bearbeitung

Center Nahverkehr Berlin GbR
Bernburger Straße 27
10963 Berlin

Inhalt

Einführung | Zusammenfassung 1

I Grundlagen 2

I.1 Ausgangssituation für den NVP 2014-2018 2
I.1.1 Überprüfung des Angebotsvolumens 3
I.1.2 Überprüfung der Angebotsqualität: 3
I.1.3 Fortbestehende Entwicklungsaufträge: 4
I.2 Ziele der Entwicklung des ÖPNV 2014-2018 4
I.3 Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV 6
I.3.1 Demografische, wirtschaftliche und soziale Entwicklungen 6
I.3.2 Umweltpolitische Anforderungen an den ÖPNV als Teil des Umweltverbunds 9
I.3.3 Neue Anforderungen an die Barrierefreiheit 11
I.4 Finanzierung des ÖPNV 13
I.5 Integration der Verkehrsmittel 16
I.5.1 Integration der verschiedenen Angebote im ÖPNV 16
I.5.2 Integration des ÖPNV im Umweltverbund 17
I.5.3 Integration von ÖPNV und motorisiertem Verkehr 19
I.5.4 ÖPNV und Elektromobilität 20
I.6 Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan 21
I.6.1 Beteiligung der Öffentlichkeit 21
I.6.2 Beteiligung der Unternehmen und Aufgabenträger im Umland 22
I.6.3 Beteiligung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen 23
I.6.4 Beteiligung weiterer institutioneller Akteure 23
I.7 Funktion und Umsetzung der Vorgaben des NVP 2014-2018 23

II Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot 25

II.1 Vorgaben zur Integration des ÖPNV 25
II.1.1 Generelle Vorgaben zur Integration der ÖPNV-Angebote 25
II.1.2 Vermeidung von Parallelverkehren 25
II.2 Zugangsstandards 27
II.2.1 Erschließungsstandards 27
II.2.2 Bedienungsstandards 28
II.2.3 Verbindungsstandards 31
II.2.4 Stadt-Umland-Verkehre 33
II.3 Qualitätsstandards 34
II.3.1 Barrierefreiheit 34
II.3.2 Objektive Qualitätsstandards 35
II.3.3 Weitere Qualitätskriterien 41
II.4 Umweltstandards 63
II.4.1 Schadstoffemissionen 64
II.4.2 Lärm 66
II.4.3 Energieverbrauch, Klimaschutz und Kraftstoffe 68
II.5 Tarif und Vertrieb 69
II.5.1 Anwendbarkeit des VBB-Tarifs 69
II.5.2 Ziele und Grundsätze der Tarif- und Vertriebspolitik 69
II.5.3 Weiterentwicklung der Tarife 71
II.5.4 Neue Tarif- und Vertriebsformen 72
II.6 Offene Daten 73
II.6.1 Open-Data-Strategie des Landes Berlin 73
II.6.2 Offene Daten im Berliner ÖPNV 74

III Infrastruktur 75

III.1 Neubaustrecken und Streckenausbauten 75
III.1.1 Ausbaumaßnahmen im Regional-, S- und U-Bahn-Netz 75
III.1.2 Ausbau und Optimierung der Straßenbahninfrastruktur 76
III.2 Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen 78
III.2.1 Verbesserung der Zugänglichkeit von Regional-, S- und U-Bahnhöfen 78
III.2.2 Barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen 78
III.3 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen der Verkehrserbringung 80
III.3.1 Oberflächenverkehr (Bus, Straßenbahn) 80
III.3.2 Schieneninfrastruktur 86

IV Angebotsplanung 87

IV.1 Rahmenvorgaben der Angebotsentwicklung 87
IV.1.1 Entwicklung der Nachfrage 87
IV.1.2 Ermittlung des Leistungsbedarfs 91
IV.1.3 Ermittlung des Leistungsvolumens und des benötigten Leistungsaufwuchs bis 2018 93
IV.2 Regionalzüge 94
IV.2.1 Angebotskonzeption 2014 94
IV.2.2 Angebotskonzeption 2018 95
IV.3 S-Bahn 97
IV.3.1 Angebotskonzeption 2014 97
IV.3.2 Angebotsmaßnahmen bis 2018 98
IV.3.3 Vergabe 2017 sowie mittel- und langfristige Angebotskonzeption 100
IV.4 U-Bahn 102
IV.5 Straßenbahn 103
IV.5.1 Angebotskonzeption Straßenbahn 103
IV.5.2 Einsatz von Niederflur-Straßenbahnen 105
IV.6 Bus 107
IV.6.1 Angebotskonzeption Bus 107
IV.6.2 Einsatz von Niederflurbussen 114
IV.7 Fähren 114
IV.7.1 Angebotsmaßnahmen 114
IV.7.2 Infrastruktur 114
IV.8 Anschlussgestaltung 115
IV.8.1 Anschlussplanung 115
IV.8.2 Maßnahmen zur Anschlusssicherung und -information 117
IV.9 ÖPNV-Priorisierung 119
IV.9.1 Grundsätze 119
IV.9.2 Aufsetzpunkt der ÖPNV-Priorisierung für den Zeitraum 2014-2018 119
IV.9.3 Qualitätssicherung 120
IV.9.4 Systematische Fahrzeitanalyse 121
IV.9.5 Kapazitätsbetrachtung im Fahrplanungsprozess 121

V Monitoring 122

V.1 Ausgangspunkt 122
V.2 Weiterentwicklung 123
V.3 Verstetigung des Monitorings 124
V.4 Erweiterte Information der Öffentlichkeit 125

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Finanzierung des Berliner ÖPNV 2014-2017 (in Mio. €) 14

Tabelle 2: Für NVP-Umsetzung notwendige Finanzierung des Berliner ÖPNV 2016-2018 (in Mio. €) 15

Tabelle 3: Fahrradmitnahme im Berliner ÖPNV 18

Tabelle 4: Erschließungsstandards tags/nachts 28

Tabelle 5: Verkehrszeiten für Bahnregionalverkehr und S-Bahn 29

Tabelle 6: Verkehrszeiten für U-Bahn, Straßenbahn und Bus 30

Tabelle 7: Mindesttakt des NVP nach Verkehrszeiten und Produkten 30

Tabelle 8: Verbindungsstandards für Zentren 31

Tabelle 9: Bedienungsstandards für Stadt-Umland-Verkehre auf Achsen mit Siedlungsschwerpunkten 33

Tabelle 10: Pünktlichkeitsstandards 36

Tabelle 11: Standards zur Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen 42

Tabelle 12: Standards zu Bahnsteig- und Bordsteinhöhe an Haltestellen 45

Tabelle 13: Zuständigkeiten für Sicherheit 54

Tabelle 14: Vorgaben zum Personaleinsatz unter Sicherheitsaspekten 55

Tabelle 15: Vorgaben zu technischen Sicherheitssystemen (Überwachungs-, Notruf- und Informationstechnik) 56

Tabelle 16: Vorgaben zu baulichen und betrieblichen Sicherheitsmaßnahmen 57

Tabelle 17: Vorgaben für präventive Sicherheitsmaßnahmen und Kommunikation 58

Tabelle 18: Pegelhöchstwerte für Außengeräusche bei der Neubeschaffung von Straßen- und U-Bahnen 67

Tabelle 19: Entwicklung der Bevölkerung, des Modal-Split und der ÖPNV-Nachfrage (Szenarien) zwischen 31.12.2007 bis 31.12.2018 90

Tabelle 20: Abschätzung: Mehrbedarfe nach Treibern und Verkehrsmitteln (NutzKm) .. 91

Tabelle 21: Bilanz: Mehrbedarfe, Einsparungspotenzial und Differenz 2014 - 2018 (NutzKm) 92

Tabelle 22: Umlegung: Benötigtes Leistungsvolumen und Aufwuchs 2014 - 2018 93

Tabelle 23: Vorgaben zum Mindesttakt für den Einsatz niederfluriger Straßenbahnen 106

Tabelle 24: Planungskorridore im Stadt-Umland-Verkehr 113

Tabelle 25: Übersicht Umsetzungsvorgabe Anschlusspunkte je Kategorie 116

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung 2007-2030 in drei Varianten für Berlin; Realentwicklung bis 2011, ab 2012 Prognose auf Basis EWR 7

Abbildung 2: Konzeptansatz der Anschlussplanung 39

Abbildung 3: Liniennetz im Regionalverkehr (Jahresfahrplan 2014), Stand Fahrplan 2014* 94

Abbildung 4: Angebotsplanung Regionalverkehr 2018, Planungsstand Mai 2013* 96

Abbildung 5: Bestelltes S-Bahn-Liniennetz (Jahresfahrplan 2014) 98

Abbildung 6: Angebotskonzept S-Bahn 2018 101

Abbildung 7: Angebotskonzept S-Bahn mit Dresdner Bahn 102

Abbildung 8: Erschließungsdefizite bei innerstädtischen Potenzialflächen nach StEP Wohnen 108

Abbildung 9: Flughafen Berlin Brandenburg, Angebotskonzeption Bus 111

Abbildung 10: Bestehende Halte mit Anschlusssicherung 116

Abbildung 11: Zusätzliche Anschlusspunkte mit Anschlussplanung (Kategorie I und II) 117

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeinsprachliche Abkürzungen sind nicht aufgeführt

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AfS	Amt für Statistik Berlin - Brandenburg
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike+Ride
BEnSpG	Berliner Energiespargesetz
Bf.	Bahnhof
BImSchG	Bundesimmisionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts
CNB	Center Nahverkehr Berlin
CO_2	Kohlendioxid
DAISY	Dynamisches Auskunfts- und Informationssystem der BVG
DB AG	Deutsche Bahn AG
dB(A)	Dezibel (Bewertungskurve A)
DIN	Deutsche Industrienorm
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EEV	enhanced environmentally friendly vehicle (Emissionsstandard)
EF	Einzelfahrten
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
EWR	Einwohnerregister
FGSV	Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
GWP	Global Warming Potential
Hst.	Haltestelle
Hbf	Hauptbahnhof
Hrsg.	Herausgeber
HTW	Hochschule für Technik und Wirtschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGEB	Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.
IHK	Industrie- und Handelskammer
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
LABO	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten
LfB	Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung
LGBG	Landesgleichberechtigungsgesetz
LNVP	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
LOR	Lebensweltlich orientierte Räume
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	„Mobilität in Deutschland“ (bundesweite Haushaltsbefragung)
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MR	Märkische Regiobahn
NE	Regionalverkehrslinie der Niederbarnimer Eisenbahn
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NOx, NO_2	Stickoxide, Stickstoffdioxid
NV	Nachtverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ODP	Ozone Depletion Potential (Ozonabbaupotenzial)
OE	Regionalverkehrslinie der Ostdeutschen Eisenbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-G	ÖPNV-Gesetz des Landes Berlin

ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (in Berlin U-Bahn, Straßenbahn und Bus)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QSV	Qualitätssicherungsvereinbarung
RB	RegionalBahn (Produktbezeichnung der DB Regio AG)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress (Produktbezeichnung der DB Regio AG)
SenAIF	Senatsverwaltung für Arbeit, Integration und Frauen
SenBJW	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft
SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SenGS	Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales
SenInnSport	Senatsverwaltung für Inneres und Sport
SenJust	Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz
SenStadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
SenWTF	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung
SEV	Schienenersatzverkehr
SF	Schülerfahrten
SOK	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr des Landes Berlin
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
TSI PRM	Technische Spezifikation der EU für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im Eisenbahnverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (GmbH)
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
VE 2007	Verkehrserhebung 2007
VgV	Vergabeverordnung
ViZ	Verkehrsinformationszentrale (Nachfolger der VMZ)
VKRZ	Verkehrsregelungszentrale
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen
VLB	Verkehrslenkung Berlin
VMZ	Verkehrsmanagementzentrale Berlin Betreibergesellschaft mbH
VU	Verkehrsunternehmen
VwVBU	Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt
VwV StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
WISTA	Wissenschaftsstadt Adlershof
Zkm	Zugkilometer
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Einführung | Zusammenfassung

Ein attraktiver und umfassend genutzter öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist für die Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Landes Berlin von entscheidender Bedeutung (§ 2 ÖPNV-G Berlin). Er stellt eine unverzichtbare Mobilitätsoption für die Berliner Bevölkerung sowie für Gäste der Stadt dar. Daher wird rund um die Uhr ein nahezu flächendeckendes Angebot vorgehalten. Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist ein ÖPNV-Angebot sicherzustellen, das ebenso den öffentlichen Interessen wie den Erfordernissen der Nachfrage entspricht.

Der ÖPNV soll auch in Zukunft eine hochwertige, umweltfreundliche und stadtverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und seiner hohen Bedeutung als wirtschaftlicher Standortfaktor entsprechen.

Busse und Bahnen sind zentrale Träger der Alltagsmobilität vieler Berliner/innen. Deutlich wird dieses daran, dass fast in der Hälfte der Berliner Haushalte (44 %) kein eigenes Auto vorhanden ist.[1] Aber auch Berliner/innen mit Zugang zu einem Pkw nutzen häufig den ÖPNV: Im Schnitt fahren die Berliner/innen etwa einmal pro Tag mit Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn oder mit Zügen des Regionalverkehrs.

Die Verantwortung für die Planung und Ausgestaltung des ÖPNV liegt beim Aufgabenträger (AT). Im Land Berlin wird die Funktion des Aufgabenträgers durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) wahrgenommen (§ 3 Abs. 2 ÖPNV-G Berlin).

Rolle und Inhalt des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das gesetzlich vorgesehene Instrument, mit dem der Aufgabenträger festlegt, welches Angebotsniveau der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ entspricht (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG). Der NVP setzt daher für ganz Berlin Standards und Anforderungen, über die Umfang und Qualität der Leistungen bei den Regional- und S-Bahn-Verkehren sowie bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre definiert werden. Darüber hinaus enthält der NVP Zielvorgaben, Prüfaufträge und konkrete Maßnahmenvorschläge, die dazu beitragen sollen, den ÖPNV in Berlin attraktiver zu gestalten.

Umgesetzt werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen abgeschlossenen hat bzw. abschließen wird.[2] Darüber hinaus werden die Vorgaben des NVP auch von den jeweils zuständigen Verwaltungen bei ihren Entscheidungen umgesetzt bzw. berücksichtigt.

---

1 „Mobilität in Städten – SrV 2008“, Stichprobe Berlin

2 Einen Überblick zu den mit Stand April 2013 bestehenden Verkehrsverträgen im Berliner ÖPNV und SPNV gibt der Monitoringbericht 2009-2011/12 zum Nahverkehrsplan Berlin 2006-2009 (im Folgenden kurz als Monitoring bzw. Monitoringbericht), Kapitel 2.4.

I Grundlagen

I.1 Ausgangssituation für den NVP 2014-2018

Der vorliegende Nahverkehrsplan für die Jahre 2014 bis 2018 schreibt die Eckpunkte des Nahverkehrsplans 2010-2014 fort. Diese wurden vom Abgeordnetenhaus von Berlin am 1.7.2010 beschlossen und bilden seitdem die Grundlage für die Angebotsgestaltung im Berliner ÖPNV.

Die Fortschreibung des NVP für die Jahre 2014-2018 baut auf folgenden Grundlagen auf:

- Eckpunkte des NVP 2010-2014;
- im Zeitraum 2010/2011 erarbeiteter Entwurfsstand für einen NVP 2010-2014, der dem Senat nicht mehr zum Beschluss vorgelegt worden ist, da sich wesentliche Planungsgrundlagen zwischenzeitlich verändert hatten;
- den Monitoringbericht 2009-2011/12, inklusive der in ihm ausgewerteten Daten und Planungsgrundlagen.[3]

Im Monitoringbericht wurden zum einen die Umsetzung von Angebots- und Qualitätsmaßnahmen sowie die Einhaltung wesentlicher NVP-Vorgaben überprüft. Zum anderen wurden ergänzende und aktualisierende Analysen von Verkehrsangeboten sowie zur Verkehrsnachfrage und den ihr zugrundeliegenden Entwicklungen (Bevölkerung, Wirtschaft, Arbeitsplätze, Tourismus, Einkommen etc.) durchgeführt. Dies geschah rückblickend für den Berichtszeitraum sowie als Ausblick, der auf die Laufzeit des NVP 2014-2018 und darüber hinaus ausgerichtet war.[4] Ergänzend wurden in den Foren eine Reihe von Hinweisen und Themenvorschlägen für die Erarbeitung des NPV eingebracht, die in den vorliegenden Plan eingeflossen sind.

Weitere Hinweise der Berlinerinnen und Berliner, die per E-Mail[5] an den Aufgabenträger übermittelt werden konnten, wurden gleichfalls geprüft und bei der Fortschreibung mit berücksichtigt (vgl. dazu Kapitel I.6).

Die Schlussfolgerungen des Monitorings benennen „Aufträge“ für den NVP, die sich u. a. aus dem erforderlichen Abgleich der Angebots- und Qualitätsentwicklung mit den Zielen des Landes Berlin ergeben. Zwar wurde im Monitoring festgestellt, dass die mit den NVP-Eckpunkten 2010-2014 verfolgten Ziele weitestgehend erreicht wurden. Es wurden jedoch auch Angebots- bzw. Qualitätsaspekte identifiziert, die den Zielen für den Berliner ÖPNV (noch) nicht in ausreichendem Maße gerecht werden. Die daraus abgeleiteten Handlungserfordernisse lassen sich in den nachfolgend benannten, übergeordnete Kategorien zusammenfassen.

---

[3] Monitoringbericht 2009-2011/12 zum Nahverkehrsplan Berlin 2006-2009, im Folgenden kurz als Monitoring bzw. Monitoringbericht bezeichnet. Vollständiger Monitoringbericht im Anhang A5.

[4] Zu den im Monitoring ausgewerteten Datengrundlagen gehören v.a. die Bevölkerungsprognose 2011-2030, das Flächenmonitoring 2011, das Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011 (alle SenStadtUm) sowie die Berliner Schulstatistik 2011/2012 (SenBJW) und zahlreiche Daten, die vom Amt für Statistik Berlin – Brandenburg veröffentlicht werden.

[5] Speziell für die Beteiligung an der NVP-Fortschreibung wurde die Adresse nahverkehrsplan@senstadtum.berlin.de im November 2012 geschaltet und über die Presse die Möglichkeit zur Einbringung von Hinweisen etc. bekannt gemacht.

I.1.1 Überprüfung des Angebotsvolumens

Seit 2008 steigen die Fahrgastzahlen im ÖPNV kontinuierlich an. Da das Angebotsvolumen im gleichen Zeitraum insgesamt jedoch gleich blieb, wurden bereits im Zeitraum 2009-2011 auf stark nachgefragten Linien und Streckenabschnitten die Grenzen der Kapazität der Verkehrsträger erreicht (vgl. Monitoring, Kapitel 4.6.3). Die Möglichkeiten, über die Umbestellung von Angeboten (d. h. Reduzierung von nachfrageschwachen Angeboten zur Freisetzung von Leistungsvolumen, die auf nachfragestarken Strecken zur Angebotsverbesserung genutzt werden können) auf Nachfrageänderungen zu reagieren, sind mittlerweile fast vollständig ausgeschöpft worden. Der Ausblick (Monitoring, Kapitel 5) zeigt jedoch, dass die Entwicklungen bei all jenen Rahmenbedingungen, welche die ÖPNV-Nachfrage quantitativ wie strukturell beeinflussen, weitere Nachfragezuwächse erwarten lassen. Um sicherzustellen, dass das System ÖPNV weiterhin gleichwertige Mobilitäts- und Teilhabechancen für alle Berliner/innen gewährleistet und gleichzeitig für mehr Fahrgäste eine hohe Qualität und Attraktivität bietet, muss das erforderliche Angebot in Leistung und Qualität bereitgestellt werden können.

I.1.2 Überprüfung der Angebotsqualität:

Unter anderem aus der im Monitoring geleisteten Prüfung dazu, inwieweit das bestehende ÖPNV-Angebot den Anforderungen der unterschiedlichen Lebenssituationen der Berliner/innen gerecht wird („Gender-Check“; vgl. Monitoring, Kapitel 3.3), resultierten die folgenden Aufträge:

- Prüfung bzw. Entwicklung von Maßnahmen der Angebotsplanung, mit denen die Erreichbarkeit des ÖPNV (Zugang zu Haltestellen) insbesondere hinsichtlich einer sich verändernden Bevölkerungsverteilung weiterhin gesichert werden kann.
- Prüfung von Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der objektiven sowie zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste in Bahnhöfen, Stationen, Fahrzeugen und auf den Wegen zum/vom ÖPNV (vgl. Monitoring, Kapitel 4.6.2);
- Verbesserung der Anschlusssicherung – auch verkehrsträgerübergreifend;
- Sicherung der Mindesttakte in der SVZ;
- Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen sowie von Informationsangeboten;
- Verbesserung der Informationsbereitstellung (an Haltestellen, in Fahrzeugen, online, mobil) sowie weitere Verbesserung der Sauberkeit im ÖPNV

I.1.3 Fortbestehende Entwicklungsaufträge:

Selbstverständlich konnten nicht alle Prüfaufträge des Eckpunkte-Beschlusses für den Zeitraum 2010-2014 bereits bis Ende 2012 vollständig abgearbeitet werden. Die nicht abgearbeiteten Aufträge, die weiterhin von hoher Relevanz sind, gelten daher angepasst an die derzeitigen Rahmenbedingungen weiter. Dazu gehören:

- Weiterentwicklung der Qualitätssteuerung bei Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit;
- Effizientere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung.

I.2 Ziele der Entwicklung des ÖPNV 2014-2018

Entsprechend den landesrechtlichen Zielen und Anforderungen aus § 2 ÖPNV-G Berlin soll der öffentliche Personennahverkehr insbesondere Wohngebiete und Arbeitsstätten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufs- und Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpfen. Er soll eine den verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechende häufige, regelmäßige, pünktliche, schnelle, bequeme und sichere Verkehrsbedienung bieten. Dabei sollen auch Mitnahme- und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder angemessen berücksichtigt werden. Das Verkehrs- und Tarifangebot ist fahrgastfreundlich zu gestalten.

Die verkehrspolitischen Grundsätze des Landes Berlin werden im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) festgelegt. Dieser beinhaltet zum einen die langfristige Infrastrukturentwicklungsplanung des Landes Berlin und formuliert zum anderen Leitlinien für die nachgeordneten Fachplanungen, zu denen der Nahverkehrsplan als Fachplan für den ÖPNV gehört.

Im Einklang mit den wesentlichen Zielen und Anforderungen aus § 2 des Berliner ÖPNV-Gesetzes gibt der StEP Verkehr folgende Ziele für die ÖPNV-Entwicklung vor:

- gleichwertige Mobilitätschancen für alle Einwohner und Einwohnerinnen Berlins unabhängig von Alter, Geschlecht und Lebenssituation (z. B. Mobilitätseinschränkungen, sozialer und ökonomischer Status);
- Schaffung eines stadtverträglichen, an sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse angepassten Verkehrs durch eine weitere Verschiebung des Modal Split im Personenverkehr hin zum öffentlichen Verkehr sowie Erschließung neuer Fahrgastpotenziale für den Umweltverbund auf gesamtstädtischer Ebene;
- Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur, weitere Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume, der Stadtteile untereinander sowie zwischen Stadtteilen und innerstädtischen Hauptzentren;
- Umweltorientierte Gestaltung des ÖPNV (v. a. Fahrzeuge, Infrastruktur);
- Steigerung der Effektivität und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems, vor allem durch Qualitätssicherung bei den vorhandenen Verkehrsangeboten und Ausnutzung verfügbarer Potenziale zur Qualitätssteigerung.

Um einen angemessenen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele zu leisten, definiert der NVP insbesondere Standards zur Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Angebote und setzt Rahmenvorgaben zur Qualität der Angebote. Zudem formuliert der NVP die Grundlagen der Angebotsentwicklung und gibt die Leitlinien für die Angebotsplanung vor. Ferner konkretisiert er Investitionsvorhaben, die u. a. der weiteren Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV dienen.

Zentrales Anliegen des Nahverkehrsplans ist die Umsetzung von Angebotsverbesserungen. Diese dienen einerseits der Mobilitätssicherung und Kundenbindung. Andererseits sollen neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Wesentliche Prämisse ist dabei der wirtschaftliche Mitteleinsatz.

Diese Prämisse ergibt sich allerdings nicht allein aus dem StEP Verkehr. Im Einklang mit der Haushalts- sowie der langfristigen Finanzplanung des Landes Berlin hat der Aufgabenträger für eine effiziente Verwendung der öffentlichen Mittel Sorge zu tragen. Effizienz und Wirtschaftlichkeit sind dabei als das Verhältnis zwischen dem erreichten Nutzen und dem dafür benötigten Mitteleinsatz zu verstehen. Der Nutzen des ÖPNV lässt sich jedoch nicht anhand einer rein betriebswirtschaftlichen Sichtweise bemessen. Der Beitrag des ÖPNV zur Stadtentwicklung, zur Attraktivität des Standortes Berlin für Wirtschaft und Bevölkerung, zur Umwelt-, Wohn- und Lebensqualität in der Metropole sowie zur Daseinsvorsorge und sozialen Gerechtigkeit ist nur schwer bis gar nicht in ein enges Kennzifferngerüst volkswirtschaftlicher Bewertungen überführbar.

Auch über die konkreten Vorgaben des NVP zum Leistungsvolumen sowie über die (bewertbaren) Standards oder die Betrachtung der Nachfragentwicklung kann lediglich ein Teil des ÖPNV-Nutzens erfasst werden. Konkret und in Gänze bezifferbar sind demgegenüber die Kosten für den ÖPNV (Betrieb und Infrastruktur). Diese müssen über Fahrgeldeinnahmen sowie über die in den Verkehrsverträgen zwischen dem Land Berlin und den Unternehmen vereinbarten Ausgleichszahlungen des Landes beglichen werden.

Die Ausgleichszahlungen sind (abgesehen von der inflationsbedingten Dynamisierung) in den Verkehrsverträgen für die jeweilige Laufzeit festgelegt und nach oben hin begrenzt.

In den vergangenen Jahren ist es gelungen, innerhalb des zur Verfügung stehenden Budgets für Angebots- und Infrastrukturentwicklung die Ziele des ÖPNV zu erreichen bzw. Fortschritte in die gewünschte Richtung zu erzielen. Wie das Monitoring gezeigt hat, sind die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Angebote im Einklang mit öffentlichen und Fahrgastinteressen innerhalb des bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvolumens mittlerweile ausgeschöpft. Vielmehr muss die Frage gestellt werden, ob die erreichte Angebotsqualität mittel- bis langfristig innerhalb des bestehenden Finanzrahmens überhaupt gehalten werden kann, wenn die steigende Nachfrage in einer wachsenden Stadt auf ein fixiertes ÖPNV-Angebot trifft und dieses in der Folge nicht länger allen Anforderungen gerecht werden kann.

Aufbauend auf diese Erwägungen lautet daher ein weiteres Ziel des vorliegenden NVP, die Höhe der finanziellen Mittel genau zu kalkulieren und zu begründen, die erforderlich sind, um die Leistung und die Qualität des ÖPNV in Berlin so zu gewährleisten, dass er die mit ihm verbundenen, weitreichenden (verkehrs-, umwelt-, wirtschafts- und sozial-) politischen Ziele des Landes erreichen kann,. Damit leistet der NVP einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherung dieser Mittel.

I.3 Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV

I.3.1 Demografische, wirtschaftliche und soziale Entwicklungen

Aufsetzpunkt für die Planungen des NVP 2014-2018 bilden die Entwicklungen der letzten Jahre und die daraus resultierenden Folgen für den ÖPNV.

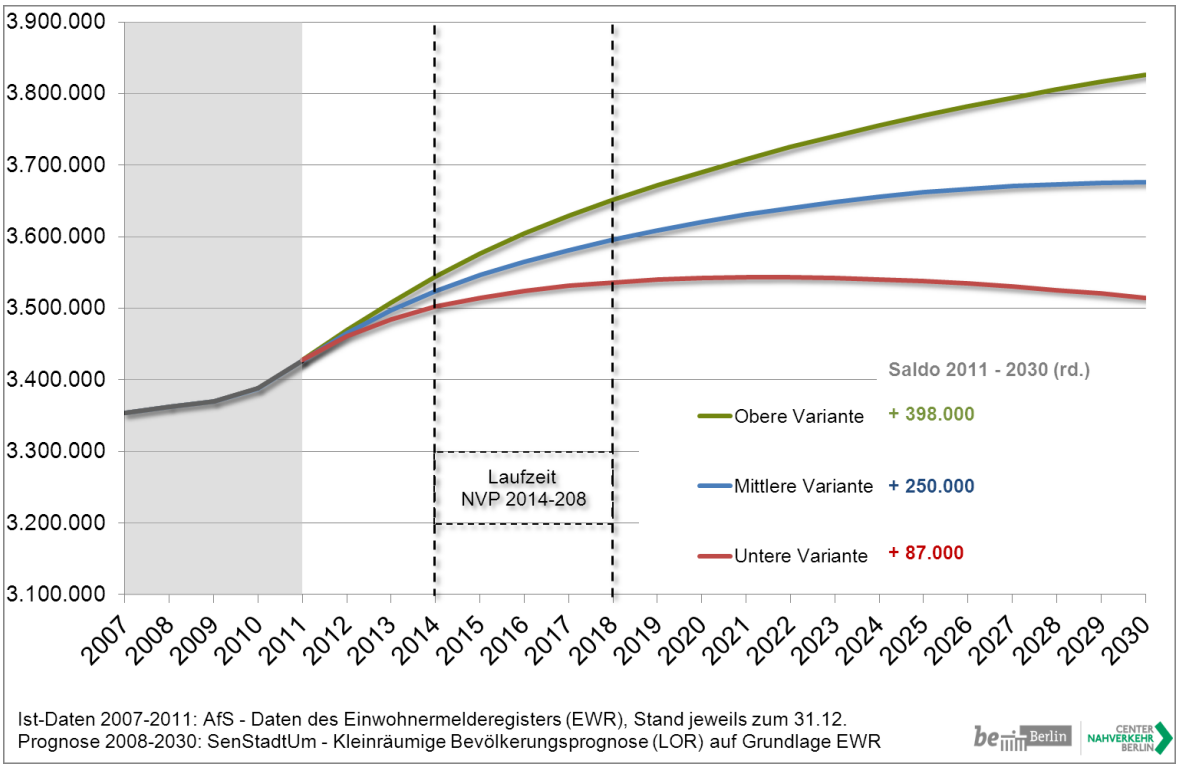
Zwischen 2007 und 2012 stieg die Nachfrage im Berliner ÖPNV um 5,4 % auf insgesamt 1,35 Mrd. Fahrgäste an (Stand 2012). Selbst große Kapazitäts- und Leistungs-/ Qualitätseinschränkungen, wie durch den BVG-Streik im Jahr 2008 oder die S-Bahn-Krise in den Jahren 2009 bis 2012, haben den kontinuierlichen Nachfrageanstieg insgesamt in keinem Jahr verringert, sondern lediglich Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsmitteln bewirkt. Dies ist einerseits auf die Robustheit des Gesamtsystems und die weiterhin hohe Attraktivität des ÖPNV zurückzuführen. Andererseits resultiert dies auch daraus, dass zahlreiche Berlinerinnen und Berliner (viele von ihnen freiwillig) über keine bzw. nur begrenzte Alternativen zum ÖPNV verfügen. Die Entwicklung der Rahmenbedingungen wie bspw. Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie Tourismus haben sich ebenfalls positiv auf die ÖPNV-Nachfrage ausgewirkt.

Im Monitoring (Kapitel 5 des Monitoringberichts) wurde untersucht, wie sich die nachfragebestimmenden Entwicklungen bis 2018 und längerfristig vollziehen werden. Dafür wurden die aktuellen Prognosen des Landes, weiterführende Analysen sowie vorliegende qualifizierte Erkenntnisse aus Wissenschaft und Planung ausgewertet. Nachfolgend werden diese nochmals kurz zusammengefasst. Darauf aufbauend leitet Kapitel IV.1.2 die notwendigen Rahmenvorgaben für das Angebot ab.

Folgende Entwicklungen werden die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen in den nächsten Jahren absehbar besonders beeinflussen.

- Laut Bevölkerungsprognose ist für Berlin ein weiterer Anstieg der Bevölkerungszahlen zu erwarten (vgl. Abbildung 1). Hervorgerufen wird dieser durch den anhaltenden Zuzug aus dem Bundesgebiet und dem Ausland sowie die steigende Geburtenrate. Damit einher geht eine Zunahme der Anzahl von Kindern und Jugendlichen im schulpflichtigen Alter. Der Trend zur Alterung der Stadtgesellschaft wird dadurch jedoch nicht aufgehalten.
- Die steigende Bevölkerungszahl erhöht die Nachfrage nach Wohnraum und Arbeitsplätzen. Das Land Berlin reagiert derzeit (u. a. mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Wohnen) auf den steigenden Wohnraumbedarf durch die Ausweisung und Entwicklung neuer Wohnstandorte sowie die Qualifizierung und Verdichtung bestehender Wohnstandorte. Der Schwerpunkt dieser Entwicklungen liegt in den nächsten Jahren v. a. auf der Innenstadt bzw. auf innenstadtnahen Lagen.
- Das Mobilitätsverhalten Jugendlicher und junger Erwachsene zeigt weiterhin einen deutlichen Trend in Richtung sinkender Auto-Affinität (rückläufiger Führerschein- und Pkw-Besitz). Der Umweltverbund inklusive Carsharing bietet v. a. in Kernstadt attraktive Alternativen für eine Mobilität ohne eigenes Auto. Als Rückgrat des Umweltverbunds kann der ÖPNV hiervon deutlich profitieren.

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung 2007-2030 in drei Varianten für Berlin; Realentwicklung bis 2011, ab 2012 Prognose auf Basis EWR [6]



- Es wird erwartet, dass die positive Entwicklung der Wirtschaftskraft weiter anhält. Damit verbunden sind eine Zunahme der Arbeitsplätze und ein weiterer Anstieg der Erwerbstätigenzahl. Flächenpotenziale für die Neuansiedlung von Unternehmen sind im Stadtgebiet vorhanden.
- Neben dem wieder erstarkenden produktiven Sektor gewinnen Forschung, Medien und Dienstleistungen innerhalb der Berliner Wirtschaft weiter an Bedeutung. Die Unternehmen in diesen Branchen zeichnen sich häufig durch eine Arbeitsorganisation aus, die von klassischen Mustern abweicht (v. a. räumliche und zeitliche Flexibilisierung der Arbeit). Hinzu kommen Veränderungen bei der Verteilung von Erwerbs- und Familienarbeit (z. B. Wahrnehmung der Elternzeit durch beide Elternteile, Abkehr von der klassischen Zuweisung von Geschlechterrollen). Großstädtische Milieus nehmen hier eine Vorreiterrolle ein.

---

[6] In die NVP-Fortschreibung eingeflossen sind die detaillierten Ergebnisse der Bevölkerungsprognose auf Ebene der LOR-Prognoseräume, basierend auf den Daten des Einwohnerregisters (EWR). Im EWR wird eine separate Einwohnerzahl für die Kommunalverwaltung geführt, die auf einer kleinräumigen und *detaillierten Erfassung der Einwohner* basiert. Im Unterschied zur EWR wird die amtliche Bevölkerungszahl (Fortschreibung) monatlich von den jeweiligen Statistischen Landesämtern, in Berlin vom Amt für Statistik Berlin–Brandenburg, *berechnet*. Für die kommunalen Planungen sind die Daten der EWR maßgeblich, die z.T. jedoch erheblich von den Daten der Fortschreibung abweichen können. Die nach Veröffentlichung der Ergebnisse des Zensus 2011 im Juni 2013 erfolgte Korrektur der amtlichen Fortschreibung hat keinen Einfluss auf das EWR.

Die der Bevölkerungsprognose zugrunde gelegten Annahmen zur künftigen Entwicklung der Geburten und Sterbefälle sowie der Wanderungsbewegungen werden von Experten weiterhin als valide eingeschätzt, Berlin bleibt absehbar eine wachsende Stadt.

Nähere Erläuterungen unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/ (Zugriff: 14.10.2013)

- Auch im unmittelbar an Berlin angrenzenden Brandenburger Umland wird mit einem Einwohnerwachstum gerechnet. Aus der Verbindung von Bevölkerungs- und Wirtschafsentwicklung ist eine weitere Intensivierung der wirtschaftlichen Zusammenhänge sowie der verkehrlichen Verflechtungen (Zunahme der Pendlerbeziehungen) zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg zu erwarten.
- Der Anstieg der privaten Einkommen vollzieht sich in Berlin im Vergleich zum Bundesdurchschnitt eher moderat. Ähnlich wie im Bundesdurchschnitt hat sich jedoch auch in Berlin bereits in den letzten Jahren die Zusammensetzung der Haushaltsausgaben verändert, v. a. steigen die Ausgaben für Wohnen, Lebenshaltung, Gesundheit und private Vorsorge.
- Das „Monitoring soziale Stadtentwicklung 2011“ weist auf sozialstrukturelle Verschiebungen im Stadtgebiet hin. Zu diesen gehören einerseits die Verfestigung von Gebieten mit negativer Entwicklungstendenz (in Bezug auf Einkommen, Arbeitslosigkeit, Transferhilfebezug, Armut). Andererseits wurden erste Anzeichen zu möglichen Folgeeffekten selektiver Wanderungstrends identifiziert. So zeigt sich, dass einkommensstärkere Haushalte zumeist in die Innenstadt zuwandern während einkommensschwächere Haushalte eher in die äußeren Stadtgebiete ziehen. Belastbare Daten zum Ausmaß und zu den Wirkungen dieser Entwicklungen für die Betroffenen liegen jedoch nicht vor.
- Verkehrspolitische Vorgaben des Landes können sich mittelbar ebenfalls auf die ÖPNV-Nachfrage auswirken. Maßgeblich sind dabei vor allem die Modal-Split Ziele, welche eine deutliche Steigerung der Anteile des Umweltverbunds am Verkehrsaufkommen insgesamt und eine Steigerung der Anteile des ÖPNV vorsehen. Um diese Ziele zu erreichen, sieht der StEP Verkehr eine Reihe von Maßnahmen vor:
    - Förderung von pull-Faktoren, welche die Attraktivität des ÖPNV steigern, u. a. Kommunikation, Mobilitätsmanagement, Verbesserung der Voraussetzung zur Integration der Verkehrsträger;
    - Förderung von push-Faktoren, welche die Attraktivität der ÖPNV-Konkurrenz (hier v. a. der MIV) schmälern, u. a. Parkraumbewirtschaftung, Neuverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds, Beeinflussung der Geschwindigkeit des Stadtverkehrs, Zuordnung externer Kosten;
    - Planungen bzw. Umsetzung von Maßnahmen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung der Infrastruktur.

Eine wesentliche Erkenntnis aus diesen Entwicklungstrends ist: Berlin ist eine wachsende Stadt mit erstarkender Wirtschaft und einer sich in vielfacher Hinsicht ausdifferenzierenden Bevölkerungsstruktur. Die nachfragetreibenden Entwicklungen der vergangenen Jahre setzen sich damit fort, sodass absehbar auch die ÖPNV-Nachfrage weiter steigen wird.

I.3.2 Umweltpolitische Anforderungen an den ÖPNV als Teil des Umweltverbunds

Das Land Berlin ist dem Gesundheitsschutz der Berliner/innen sowie der Mitwirkung bei der Lösung globaler Klimaprobleme verpflichtet und erfüllt hierbei eine Vorbildfunktion.

Der ÖPNV bildet gemeinsam mit dem Fuß- und Radverkehr den Umweltverbund.[7] Als wichtiger und unverzichtbarer Teil des Umweltverbundes hat der ÖPNV große Bedeutung für die Reduzierung verkehrlicher Umweltbelastungen, insbesondere beim Flächenverbrauch und der Minimierung von Emissionen und Belastungen (Luft, Lärm und Klimaschutz), vor allem aufgrund der im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr wesentlich geringeren Emissionen pro Fahrgast bzw. Verkehrsteilnehmer. Dennoch verursacht der ÖPNV selbst auch Umweltbelastungen, die zwar im Vergleich zum motorisierten Individual- und Güterverkehr wesentlich weniger bedeutsam sind, aber dennoch lokal zu Problemen führen können, bspw. durch Lärmbelastungen an Bahnstrecken.

In Berlin werden die im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und den daran anschließenden Verordnungen festgelegten Anforderungen an Luftqualität und Umgebungslärm durch den Gesamtverkehr teilweise erheblich überschritten – es besteht daher Handlungsbedarf. Dieser bezieht sich zwar primär auf den motorisierten Individual- und Güterverkehr. Aber auch beim ÖPNV bestehen entsprechende Potenziale. Die nachfolgenden Festlegungen zielen dementsprechend darauf ab, die Umweltfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs weiter zu stärken und seinen Vorsprung vor dem übrigen motorisierten Verkehr zu sichern.

Für den ÖPNV sind daher neben den verkehrlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch umweltrechtliche Rahmenbedingungen von Bedeutung. Ausdrücklich hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU; Senatsbeschluss vom 23.10.2012) die in ihrem Anwendungsbereich verbindlich ist. Soweit die VwVBU für eine Beschaffung einer Ware oder Dienstleistung keine spezifischen Leistungsblätter mit konkreten umweltbezogenen Anforderungen vorsieht, verpflichtet sie darauf, zunächst eine Abschätzung der Umweltauswirkungen durchzuführen (zumindest bezogen auf Schadstoffemissionen, Energie- und Wasserverbrauch). Anhand der Ergebnisse dieser Abschätzung sind vom Auftraggeber sachlich geeignete Umweltschutzanforderungen aufzustellen, die sich an den besten am Markt verfügbaren Techniken orientieren.

I.3.2.1 Luftreinhaltung

Maßgeblich für die Luftreinhaltung ist die im Mai 2008 novellierte Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (EU-Luftqualitätsrichtlinie) sowie deren Umsetzung in deutsches Recht durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Mit der Novelle wird die Möglichkeit zur Verlängerung der Fristen eingeräumt, innerhalb derer die Einhaltung der Grenzwerte für bestimmte Luftschad-

---

[7] Der Umweltverbund umfasst im engeren Sinne umweltverträgliche Mobilitätsformen wie den Fuß- und Fahrradverkehr sowie den ÖPNV. Im weiteren Sinne können ihm auch Mobilitätsangebote wie Taxiverkehre, Car- und Bikesharing oder Mitfahrzentralen zugerechnet werden.
Der Umweltverbund impliziert zudem eine verkehrspolitische Vorgabe bzw. Planungsprämisse: Möglichst viele Wege sollen innerhalb des Umweltverbundes zurückgelegt werden können. Im Gegenzug soll die Zahl der Wege, die mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden, möglichst reduziert werden.
Beim Umweltverbund handelt es sich jedoch nicht um einen organisatorisch, rechtlich oder tatsächlich einheitlichen Verbund.

stoffe zu erreichen ist. In Berlin wurden die ab Januar 2010 einzuhaltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid in den Jahren 2010 bis 2012 an Straßen teilweise um mehr als 50 % überschritten. Gegen die von Berlin beantragte Fristverlängerung bis 2015 hinsichtlich der Einhaltung des Jahresgrenzwertes für NO_2 wurden im Februar 2013 von der EU-Kommission Einwände erhoben, da nicht nachgewiesen werden konnte, dass mit den bisher im Luftreinhalteplan 2011-2017 vorgesehenen Maßnahmen der NO_2-Grenzwert ab 2015 eingehalten werden kann. Von der Kommission wurden daher weitergehende Maßnahmen gefordert. Dies muss bei der Fortschreibung des NVP berücksichtigt werden. Da an Straßen mit hohem Busverkehrsanteil die Stickstoffdioxidkonzentrationen signifikant höher sind als an anderen Straßen, gehört zu diesen Maßnahmen auch eine Reduzierung der Stickoxidemissionen bei den in Berlin eingesetzten Bussen sowohl bei Neubeschaffungen als auch durch Maßnahmen im Bestand.

Der Berliner Luftreinhalteplan in der jeweils aktuellen Fassung setzt daher den Rahmen für alle ÖPNV-spezifischen Vorgaben in diesem Bereich. Zudem ist die im Jahr 2009 verabschiedete Abgasnorm EURO 6 für schwere Nutzfahrzeuge ab 1.1.2014 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge verbindlich einzuhalten. Sie fordert erstmals explizit, dass die Hersteller die Einhaltung der erforderlichen Emissionsminderungen auch im Betrieb unter normalen Nutzungsbedingungen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges nachweisen.

Anforderungen zur Luftreinhaltung sind bei der Beschaffung durch öffentliche Auftraggeber nach Maßgabe von § 4 Abs. 7 bis 9 Vergabeverordnung (VgV) zu berücksichtigen. Zu monetarisieren und bei der Betrachtung der Lebenszykluskosten zu beachten sind u. a. die Emissionen von Stickoxiden, Partikeln und Kohlenwasserstoffen. Soweit die VgV mit Blick auf die Beschaffung von Bussen dem Auftraggeber einen Spielraum bei der Beurteilung der Emissionskosten einräumt, nutzt der Auftraggeber diesen Spielraum entsprechend den lokalen Bedingungen am Einsatzort des Fahrzeugs. Im Übrigen gelten die Anforderungen aus der VwVBU.

I.3.2.2 Lärm

Der motorisierte Verkehr verursacht in Berlin ebenso wie in anderen Ballungsräumen die höchsten Lärmbelastungen. Die Belastungssituation ist in den strategischen Lärmkarten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt dargestellt[8].

Am Verkehrslärm ist auch der ÖPNV in nennenswertem Umfang beteiligt[9]. Im Straßenraum wird dieser durch Busse und – wo vorhanden – durch die Straßenbahn hervorgerufen.

---

[8] vgl. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia705.htm

[9] Zum Straßenlärm gab es bei der im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2013 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung die mit Abstand meisten Hinweise aus der Bevölkerung (mehr als 8.400). Dabei wurden v.a. Durchgangs- und Schleichverkehr und insbesondere der Lkw-Verkehr als besonders belastend für Anwohnende beschrieben. Beim Schienenlärm wurden v.a. die Trassen der Deutschen Bahn als lärmbelastend angeführt (fast 1.300 Nennungen). Belastungen durch Schienenlärm der BVG-Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn) wurden 674 Mal genannt, wobei die Störungen v.a. punktuell auftreten. Der Bus wurde v.a. nachts als störend empfunden, im Vergleich zu den Rückmeldungen, die für den sonstigen Kfz-Verkehr eingingen, jedoch in deutlich geringerem Umfang.
vgl. https://leises.berlin.de/informationen/ergebnisse-der-buergerbeteiligung

Weitere Lärmquellen sind Regional- und S-Bahnstrecken sowie oberirdische U-Bahnstrecken (vgl. Monitoring, dort Kapitel 2.3). Hauptlärmquelle im Stadtverkehr ist jedoch weiterhin der Kfz-Verkehr.

Ziele und Maßnahmen zum Lärmschutz in Berlin, die auch im NVP zu beachten sind, sind im Lärmaktionsplan Berlin 2008 benannt.[10] Zur Minderung der durch den ÖPNV verursachten Lärmbelastungen wird dabei vorrangig die Nutzung der technischen Potentiale entsprechend dem Stand der verfügbaren Technik angestrebt, insbesondere der Einsatz leiserer Fahrzeuge und technische Maßnahmen an den Schienenwegen, aber auch die Einrichtung und Verbesserung von Bussonderfahrstreifen (zur Verstetigung des Fahrtflusses). Dabei wird die Förderung des ÖPNV als wichtiger Teil der Lärmminderungsstrategien gesehen, da er in Bezug auf seine Verkehrsleistung deutlich weniger lärmintensiv ist als der motorisierte Individualverkehr. Die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2013 durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt bezüglich des ÖPNV, dass der durch Busse und Bahnen verursachte Lärm vor allem punktuell von vielen Teilnehmenden als große Lärmbelastung in ihrem Wohnumfeld empfunden wird, z. B. das Bremsen und Beschleunigen der Busse an Haltestellen oder auch das Kurvenquietschen im Schienenverkehr.

Gleichzeitig werden aber auch von vielen Teilnehmern bessere Bedingungen für den ÖPNV eingefordert; so wurde der Maßnahmenvorschlag „Vorfahrt für Busse (Sonderstreifen und Kaphaltestellen)“ von den Bürgerinnen und Bürgern positiv bewertet.

I.3.2.3 Energie und Klimaschutz

Anforderungen zur Energieeffizienz und zum Klimaschutz sind bei der Beschaffung durch öffentliche Auftraggeber nach Maßgabe von § 4 Abs. 4 bis 9 VgV zu berücksichtigen. Zu monetarisieren und bei der Betrachtung der Lebenszykluskosten zu beachten sind neben dem Energieverbrauch u. a. die Emissionen von CO_2 und Stickoxiden. Im Übrigen gelten die Anforderungen aus der VwVBU, die insbesondere auch Anforderungen zur Berücksichtigung der Lebenszykluskosten bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen setzen und auch Anforderungen an den Strombezug beinhalten. Hinsichtlich des Klimaschutzes sind durch die Rahmenvorgaben und die Maßnahmen des NVP die Ziele des Berliner Landesenergieprogramms 2006-2010 und der Folgeprogramme zu unterstützen.

I.3.3 Neue Anforderungen an die Barrierefreiheit

Für Menschen, die dauerhaft oder vorübergehend durch körperliche, geistige oder sensorische Behinderungen in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, ist ein im Vergleich mit nicht eingeschränkten Fahrgästen gleichwertig nutzbarer und zugänglicher barrierefreier ÖPNV von erheblicher Bedeutung. Entsprechend dem seit 1.1.2013 gültigen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist es Aufgabe des Nahverkehrsplans, das Ziel eines bis 2022 vollständig barrierefreien ÖPNV zu berücksichtigen.[11] Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das Berliner Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG) und das Berliner ÖPNV-Gesetz fordern

[10] Vgl. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/

[11] Vgl. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG

teils parallel ebenfalls die besondere Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Nahverkehrsplanung.

Für Deutschland ist zudem seit 2009 das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Konvention) verbindlich, wonach Menschen mit einer Behinderung eine gleichberechtigte Teilhabe in nahezu allen Bereichen des täglichen Lebens – auch der Mobilität – ermöglicht werden muss. Hierzu gehört die Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen u. a. von Rollstuhlfahrern und Gehbehinderten, von blinden und stark sehbehinderten Menschen, Gehörlosen und Hörbehinderten sowie von Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen. In Berlin leben ca. 391.000 Menschen mit einem Behinderungsgrad von über 50 % (Stand 2012). Dies entspricht rund 10 % der Gesamtbevölkerung und verdeutlicht die Notwendigkeit eines barrierefreien Nahverkehrs. Dieser ermöglicht nicht nur Menschen mit Behinderung einfacheren Zugang und Nutzung, sondern letztlich allen Nutzergruppen, vor allem dem steigenden Anteil von Fahrgästen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen, aber auch Schwangeren oder Reisenden mit Kinderwagen bzw. Gepäck. Barrierefreier ÖPNV bietet allen Fahrgästen bessere Nutzungsmöglichkeiten und Komfort. Ein erleichterter Ein- und Ausstieg kann zudem die Aufenthaltszeit der Fahrzeuge an der Haltestelle verkürzen und so zu einer Reduzierung der Reisezeit für die Fahrgäste sowie zur ÖPNV-Beschleunigung als solcher beitragen.

Barrierefreiheit bedeutet, dass der ÖPNV in allen Bereichen (Zugang zu Stationen und Fahrzeugen, Aufenthalt in den Fahrzeugen, Bereitstellung von Informationen) möglichst ohne fremde Hilfe nutzbar ist. Für Fahrgäste mit Rollstuhl und Gehbehinderte erfordert dies bspw. keine Niveauunterschiede im Zugang zu den Bahnsteigen sowie zwischen Bahnsteig/Wartefläche und Fahrzeug. Blinde und Sehbehinderte benötigen dafür unter anderem durchgängige, visuell und taktil kontrastreiche Leitsysteme auf dem Boden sowie taktil und akustisch vermittelte Informationen. Gehörlose und Hörbehinderte sind auf umfassende visuelle Informationen angewiesen. Barrierefreie Information und Kommunikation wird grundsätzlich durch Anwendung des *Zwei-Sinne-Prinzips*[12] gewährleistet.

Die Herstellung eines vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV war bereits in den vorherigen Berliner Nahverkehrsplänen als Kernaufgabe enthalten. Der vorliegende NVP 2014-2018 setzt auf den nunmehr erreichten Stand auf und entwickelt die Zielvorgabe entsprechend der Vorgaben des PBefG mit Blick auf den Zeithorizont 2022 weiter. Dies betrifft sowohl Fahrzeuge und ortsfeste Infrastruktur als auch Information und Service.

Über die Anforderungen des PBefG hinaus hat sich das Land Berlin bereits 2011 in seinem Aktions- und Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Konvention Ziele für einen barrierefreien Berliner ÖPNV bis zum Jahr 2020 gesetzt, insbesondere sollen dann möglichst alle S- und U-Bahnhöfe barrierefrei zugänglich und die letzten hochflurigen, nicht barrierefrei zugänglichen Straßenbahnen durch Niederflurbahnen ersetzt sein.

---

12 Alternative Wahrnehmungen bei hochgradigen Einschränkungen werden nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ermöglicht, wenn Informationen gleichzeitig für mindestens zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) zugänglich sind.

Die Erreichung dieser Ziele steht allerdings vor allem hinsichtlich der Infrastruktur und der Fahrzeuge noch unter den Vorbehalten der Finanzierung, der Berücksichtigung wirtschaftlicher Investitionszyklen sowie der technischen Machbarkeit. Aufgabe des NVP ist es auch, ggf. Ausnahmen vom Zielhorizont der bis 2022 zu erreichenden vollständigen Barrierefreiheit zu begründen.[13]

I.4 Finanzierung des ÖPNV

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten, der abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie der aktuellen und für die nächsten Jahre geplanten Vergabe von SPNV-Leistungen ergibt sich der in den nachfolgenden Tabellen dargestellte Rahmen für die Inanspruchnahme des Landeshaushalts durch den ÖPNV in den Jahren 2014-2018.

Für die Finanzierung von möglichen Leistungsaufwüchsen in der wachsenden Stadt (vgl. Kapitel IV.1.3), die zur Erschließung großflächiger Entwicklungsstandorte in den äußeren Bezirken bzw. zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Innenstadt aufgrund steigender Nachfrage notwendig sind, ergibt sich ein darüberhinausgehender Finanzierungsbedarf. Für die Jahre 2014 und 2015 ist dieser zusätzliche Bedarf im Doppelhaushalt 2014/15 bereits berücksichtigt. Ab 2016 besteht jedoch ein über die derzeitige Mittelfristplanung des Landes hinausgehender Finanzierungsbedarf, um den benötigten Leistungsaufwuchs im ÖPNV bestellen zu können. Dieser ist in Tabelle 2 dargestellt.

[13] Vgl. § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG: „Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden."

Tabelle 1: Finanzierung des Berliner ÖPNV 2014-2017 (in Mio. €)

Alle Angaben entsprechend dem Beschluss des Abgeordnetenhauses von Berlin zum Doppelhaushalt 2014/2015

Jahr	2014	2015
SPNV		
Regionalverkehr [a)]	55,0	47,0
Managementaufwand	4,0	4,0
S-Bahn	252,3	256,4
ÖPNV		
BVG, davon	284,0	287,5
• Leistungsbestellung	85,7	85,7
• Mehrleistung für die Wachsende Stadt [b)]	4,0	7,5
• Infrastrukturvorhaltung	194,3	194,3
Investitionen		
ÖPNV / SPNV, davon	189,5	191,6
• Grundsanierung und Neubau von U-Bahn- und Straßenbahn-Infrastruktur	120,0	116,7
• Neubeschaffung Straßenbahnen (Sideletter)	52,6	53,5
• Infrastrukturinvestitionen S-Bahn	13,5	17,9
• Sonstige Investitionen	3,4	3,5
Zusätzlich: Neubeschaffung U-Bahnen (LOI)	0,3	6,0
Ausgleichsleistungen		
Schüler/Auszubildende (§ 45a PBefG)	64,7	64,7
Schwerbehindertenfreifahrt (SGB IX)	30,3	31,2
Berlin-Ticket S [c)]	11,9	13,1

a) Ohne Berücksichtigung Auswirkungen Vertrag Trilaterale Einnahmeaufteilung mit Zahlungsverpflichtung des Landes Berlin an DB Regio.

b) Die Beträge ergeben sich aus dem in Kapitel IV.1 errechneten, notwendigen Leistungsaufwuchs multipliziert mit den bisher nach Verkehrsvertrag geltenden Kilometerpreisen.

c) Der vom Land Berlin zu zahlende Verlustausgleichsbetrag für das Angebot des Berlin-Ticket S wird im Rahmen einer vertraglichen Einigung mit den Verkehrsunternehmen jährlich festgelegt. Am 15.10.2013 wurde der 4. Ergänzungs- und Änderungsvertrag zum Vertrag über die Weiterführung Berlin-Ticket S vom 12.12.2007 über die Höhe des Verlustausgleiches für das Jahr 2014 unterzeichnet.

Tabelle 2: Für NVP-Umsetzung notwendige Finanzierung des Berliner ÖPNV 2016-2018 (in Mio. €)

Jahr	2016	2017	2018
SPNV			
Regionalverkehr [a)]	47,9	45,8	50,0
Managementaufwand	4,0	4,0	4,0
S-Bahn [e)]	260,4	264,8	288,0
ÖPNV			
BVG, davon	306,0	309,5	329,5
• Leistungsbestellung [d)]	90,0	90,0	94,5
• Mehrleistungen für die Wachsende Stadt [b)]	?	?	?
• Infrastrukturvorhaltung [d)]	204,0	204,0	214,2
Investitionen			
ÖPNV / SPNV, davon	186,5	186,9	186,0
• Grundsanierung und Neubau von U-Bahn- und Straßenbahn-Infrastruktur	124,0	122,0	123,0
• Neubeschaffung Straßenbahnen (Sideletter)	40,0	45,0	30,0
• Infrastrukturinvestitionen S-Bahn	19,0	18,0	18,0
• Sonstige Investitionen	3,5	1,9	15,0
Zusätzlich: Neubeschaffung U-Bahnen (LOI)	37,0	20,0	73,0
Ausgleichsleistungen			
Schüler/Auszubildende (§ 45a PBefG) [f)]	64,7	64,7	64,7
Schwerbehindertenfreifahrt (SGB IX)	32,2	33,2	34,2
Berlin-Ticket S [c)]	13,1	13,1	13,1

a) siehe Erläuterungen unter Tabelle 1

b) Über die Beträge der Jahre 2016 – 2018 wird im Jahr 2015 gemäß der bis dahin eingetretenen Entwicklung entschieden. Die für die Zukunft tatsächlich anwendbaren Kilometerpreise können von den geltenden Kilometerpreisen des Verkehrsvertrags abweichen. Diese berücksichtigen nicht die über Sonderfinanzierung des Landes abzudeckenden Kosten zur Finanzierung ggf. zusätzlich erforderlicher Schienenfahrzeuge, ebenso nicht die Anschubfinanzierung von Bussen über den derzeitigen Fahrzeugbestand hinaus.

c) siehe Erläuterungen unter Tabelle 1

d) Nomineller Aufwuchs der Vertragszahlungen basiert auf Annahmen zur Preisgleitung.

e) Anstieg 2018 insbesondere durch Mehrleistung S21 und BER (bis einschließlich 2017 finanziert aus Mehrleistungspaket; geschätzt, da noch keine Verträge ab 2018.

f) Die Beträge für 2016 und 2018 wurden gemäß den Zahlungen in 2014 und 2015 fortgeschrieben, da der Vertrag über die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr vom 21.12.2004 am 31.12.2015 endet. Eine Vertragsverlängerung wird angestrebt. Zur Höhe der ab 2016 zu zahlenden Beträge kann erst im Rahmen der im Jahr 2015 stattfindenden Vertragsverhandlungen eine Aussage getroffen werden.

I.5 Integration der Verkehrsmittel

Der gesamtstädtische Personenverkehr setzt sich zusammen aus Verkehrsmitteln des ÖPNV (Regionalverkehr, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre), den nichtmotorisierten Rad- und Fußverkehren sowie dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Zwischen den Verkehrsträgern gibt es vielfältige Wechselwirkungen, die durch Maßnahmen der Verkehrspolitik und -planung beeinflusst werden.

Bei der Integration der Verkehrsträger sind folgende Aspekte besonders relevant:

- Abstimmung der verschiedenen ÖPNV-Angebote untereinander, insbesondere zur Vermeidung ineffizienter Parallelverkehre;
- Integration des ÖPNV mit dem Rad- und dem Fußverkehr zur gemeinsamen Steigerung der Attraktivität des Umweltverbunds gegenüber dem MIV;
- Integration des ÖPNV mit dem MIV, zur Förderung von Synergieeffekten bei Park+Ride (P+R), Car-Sharing und Taxi;

Der sich abzeichnende Trend zu einer verstärkten Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Weg (Intermodalität) birgt auch für den ÖPNV große Potenziale, die von den Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit bereits erkannt wurden.

Die weitere Förderung des Umweltverbunds aus ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr ist eine wesentliche Teilstrategie des aktuellen StEP Verkehr und damit ein zentrales Ziel der Berliner Verkehrspolitik. Dazu gehört neben der Verbesserung der Angebote zur integrierten Nutzung auch die Lösung von Konflikten, die in Einzelfällen auftreten können. Bei der Konfliktlösung muss gesichert werden, dass die Träger des Umweltverbundes gemeinsam ihre Potenziale gegenüber dem MIV weiter entwickeln.

I.5.1 Integration der verschiedenen Angebote im ÖPNV

Für ein erfolgreiches Angebot im Sinne der Ziele des StEP Verkehr muss der ÖPNV sich dem Fahrgast als System „aus einem Guss“ präsentieren. Angesichts der auch in Berlin und im Umland zunehmenden Zahl der Verkehrsunternehmen muss gewährleistet sein, dass Grenzen zwischen Unternehmen oder Aufgabenträgern für den Fahrgast möglichst nicht spürbar sind. Es ist eine einheitliche *„Benutzeroberfläche“* bei Angebot, Vertrieb, Tarif und Kommunikation erforderlich. Gefordert sind sowohl der Aufgabenträger als Besteller als auch die Verkehrsunternehmen, die unmittelbar Angebotsplanung, Vertrieb und Kommunikation übernehmen. Eine tragende Rolle kommt hier nicht zuletzt aufgrund der Bedeutung der Verkehre zwischen Berlin und dem brandenburgischen Umland der Einbindung aller Verkehrsunternehmen in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zu.

Eine schlüssige und dem Fahrgast verständliche Angebotsplanung für einen „ÖPNV aus einem Guss“ erfordert eine klare Angebotshierarchisierung. Der S- und U-Bahn-Verkehr hat insoweit eine Rückgratfunktion. Liniennetz und Fahrplan von Straßenbahn und Bus orientieren sich an den Angeboten von S- und U-Bahn, doppelte Angebote und Parallelverkehre sind zu vermeiden. Die unternehmensübergreifend zu planende Anschlussgestaltung berücksichtigt ebenfalls diese Hierarchisierung.

Der Nahverkehrsplan hat dementsprechend die Aufgabe, für die Integration der verschiedenen ÖPNV-Angebote die nötigen Vorgaben zu setzen. Umgesetzt werden sie über Verkehrsverträge sowie Liniengenehmigungsverfahren gemäß PBefG.

I.5.2 Integration des ÖPNV im Umweltverbund

In Berlin werden bereits zwei Drittel der Wege im Umweltverbund zurückgelegt. Zu den Maßnahmen der Teilstrategie des StEP Verkehr für den Umweltverbund zählen nicht nur Verbesserungen der einzelnen Verkehrsträger, sondern auch ihre bessere Integration und Verknüpfung und damit Ausnutzung der jeweils spezifischen positiven Eigenschaften.

Bundesweite Studien belegen, dass vor allem Radverkehr und ÖPNV gemeinsam eine attraktive Alternative zum MIV darstellen und ihre Kombination insbesondere im Vergleich mit dem MIV bestehende Nachteile ausgleichen kann[14]. Vor allem die Mit-Nutzung des ÖPNV für Teile eines Wegs erweitert die Reichweite des Fahrrads erheblich. Umgekehrt wird der Einzugsbereich des ÖPNV durch gute Anbindung an das Radverkehrsnetz erweitert und macht dessen Nutzung flexibler. Beide Verkehrsmittel verursachen zudem im Vergleich zum MIV keine, bzw. deutlich geringere Umweltbelastungen und haben geringeren Platzbedarf.

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ist auf verschiedene Art und Weise möglich:

- Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV
- Bike+Ride (B+R), also die Nutzung des eigenen Rads auf dem Weg von und zur Haltestelle
- Leihfahrräder an Haltestellen

Bereits 2007 nahmen in Berlin im Jahresdurchschnitt ca. 34.000 Fahrgäste werktags ihr Fahrrad mit in die Bahn, ca. 66.000 nutzten es für den Weg zur oder von der Haltestelle. Etwa 3,3 % aller ÖPNV-Fahrten wurden damit in Kombination mit dem Fahrrad zurückgelegt, der Anteil ist seither weiter angestiegen. Da das Fahrrad vielfach saison- und wetterabhängig genutzt wird, sind die Nutzerzahlen vor allem im Sommer wesentlich höher. Die 2011 überarbeitete Radverkehrsstrategie des Landes Berlin sieht die Kombination von ÖPNV und Fahrrad als einen wesentlichen Baustein eines ökonomisch wie ökologisch effizienteren Verkehrssystems. Sie verfolgt daher das Ziel, die Bedingungen für eine Erhöhung des Anteils der kombinierten Wege auf 5 % zu schaffen.

Die Fahrradmitnahme ist in S-Bahn, U-Bahn[15], Straßenbahnen, Fähren und Regionalzügen ohne Sperrzeiten in den entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugabteilen gestattet. Die Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen hat allerdings stets Vorrang vor der eines Fahrrades. Bei der Straßenbahn ist die Zahl der zulässigen Fahrräder entsprechend der geringeren verfügbaren Flächen beschränkt, die Mitnahme ist im Vergleich mit S- und U-Bahn bei der Straßenbahn aber von untergeordneter Bedeutung.

---

[14] vgl. TU Dresden (Hrsg.): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Dresden 2010.

[15] Die Fahrradmitnahme ist auch in den während der Woche nachts für die U-Bahn ersatzweise fahrenden Nachtbuslinien N1 bis N9 möglich.

Angesichts konkurrierender Platzansprüche anderer Fahrgäste kann ein deutliches weiteres Wachstum der Radmitnahme zu Problemen führen. Die Verkehrsunternehmen haben in den letzten Jahren bereits auf die zunehmende Fahrradmitnahme reagiert, bspw. durch den Ausbau von Klappsitzen bei der S-Bahn zugunsten zusätzlicher Abstellflächen für Fahrräder. Trotz der so reduzierten Konfliktpotenziale mit sitzenden bzw. einen Sitzplatz suchenden Fahrgästen kommt es in vollen Zügen gelegentlich zu Konflikten. Zur Entlastung verfolgt die Radverkehrsstrategie des Landes daher vor allem den Ausbau von B+R-Angeboten sowie ein weiter verbessertes Angebot an Leihfahrrädern. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist zudem auf ausreichende Kapazität zur Fahrradmitnahme zu achten.

Tabelle 3: Fahrradmitnahme im Berliner ÖPNV

Produkt	Fahrradmitnahmen pro Werktag	Ø Anzahl Fahrräder/Zkm	Anzahl Fahrräder pro 1.000 Fahrgäste
S-Bahn	26.000	2,38	23
U-Bahn (Großprofil) U-Bahn (Kleinprofil)	5.000 2.000	0,64 0,45	5
Metro-Tram Tram	260 70	0,02 0,01	2

Datenquelle: Verkehrserhebung 2007; Werte gerundet

Bei der Fahrradmitnahme gelegentlich auftretende Kapazitätsprobleme sollen durch den Ausbau des B+R-Angebots reduziert werden. Dazu dienen vor allem attraktive und sichere Abstellanlagen. Derzeit bestehen ca. 20.000 Fahrradabstellmöglichkeiten an 166 Stationen der S-Bahn sowie ca. 8.700 Abstellmöglichkeiten an U-Bahnhöfen.

Bei einigen Stationen ist die Nachfrage nach B+R-Plätzen bereits größer als das vorhandene Angebot. Bei S-Bahn und BVG bestehen daher, abhängig von den Fördermöglichkeiten, Ausbauprogramme für B+R-Anlagen. Insbesondere in der Innenstadt ist die Flächenverfügbarkeit ein Problem und steht einer gezielten Ausweitung von B+R-Stellplätzen entgegen. Der StEP Verkehr sieht im Zuge der weiteren Parkraumbewirtschaftung auch eine Teilumwandlung von Kfz-Stellplätzen für Fahrradabstellanlagen vor. Verstärkt sind zudem B+R Anlagen auch im Bereich wichtiger Bus- und Straßenbahnhaltestellen zu prüfen.

Ein weiterer Ansatz der Radverkehrsstrategie, der diese Platzprobleme reduziert, sind Leihfahrräder. Seit 2002 besteht in Berlin das Leihsystem Call a Bike16 mit 1.650 Fahrrädern innerhalb des S-Bahn Rings. 2009 wurden 135.000 Fahrten (bzw. 370 Fahrten pro Tag) verzeichnet.17 Nach Auskunft des Betreibers finden 61 % der Wege in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr statt, wobei die Nutzung mehrheitlich für Freizeit- und touristische Zwecke erfolgt.18 Inzwischen wurde das System auf feste Stationen umgestellt. Aufgrund dieser Erfahrungen ist die Förderung von Leihfahrradsystemen ein wesentlicher Ansatzpunkt der

[16] Betreiber des zwischen März und Dezember verfügbaren Systems ist DB Rent.

[17] TU Dresden (Hrsg.): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Dresden 2010: S. 236 (Langfassung).

[18] Vortrag Prof. Dr. Andreas Knie, DB Rent, in Berlin, 2.4.2009.

Berliner Verkehrsplanung, die zu einer weiteren Erhöhung der Radverkehrsanteile beitragen soll. Angestrebt wird auch eine tarifliche Integration in den VBB-Tarif, um die Attraktivität der kombinierten Nutzung weiter zu erhöhen.

Jede Fahrt im ÖPNV ist mit Fußwegen kombiniert, daher liegen bessere Bedingungen für den Fußverkehr und eine gesamthafte Betrachtung beider Verkehrsarten im eigenen Interesse des ÖPNV. Konkrete Berührungspunkte gibt es vor allem bei möglichst kurzen sowie einfach, sicher, komfortabel und barrierefrei zu nutzenden Zu- und Abgangswegen zu und von Haltestellen sowie kurzen Umsteigewegen zwischen den Verkehrsträgern.

Die 2011 beschlossene Fußverkehrsstrategie des Landes Berlin setzt daher entsprechende Schwerpunkte. Sie sieht in einem der Handlungsfelder vor, die Verknüpfung der Fußwege mit dem ÖPNV an Haltestellen genauer zu betrachten.

Innerhalb des Umweltverbunds können allerdings potenziell auch Konflikte auftreten, vor allem hinsichtlich konkurrierenden Platzbedarfs sowohl in Fahrzeugen als auch im Straßenraum. Bei Fragen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit können ebenfalls Konflikte auftreten, so etwa bei querenden Radstreifen an Haltestellen, Absperrungen von Haltestelleninseln oder Fahrgastverlusten zugunsten des Fahrrads in Zubringerlinien. Weitere Aspekte sind konkurrierende Nutzungsansprüche und daraus resultierende längere Zugänge oder Umsteigewege sowie Vorrangschaltungen des ÖPNV an Ampeln (Lichtsignalanlagen, LSA), die ebenfalls zu Nachteilen für Fahrgäste auf dem Weg von und zur Haltestelle oder beim Umsteigen führen können. In diesen Fällen sollte die übergeordnete Prämisse der entsprechenden Abwägung dabei der Nutzen für den Umweltverbund als Ganzes und die Verbesserung seiner Position gegenüber dem MIV sein. Ziel ist, dass der Umweltverbund in Summe von den jeweiligen Maßnahmen profitiert und eventuelle Nachteile durch die gesamthafte Attraktivitätssteigerung auch wirtschaftlich ausgeglichen werden können.

I.5.3 Integration von ÖPNV und motorisiertem Verkehr

Der öffentliche Nahverkehr und der übrige motorisierte Verkehr bieten verschiedene gute Ansätze zur Verknüpfung und Integration. Für Berlin sind das vor allem drei Bereiche:

- Park+Ride (P+R)
- Car-Sharing
- Taxiverkehre

Maßnahmen in diesen Bereichen erleichtern und erweitern die Zugangsmöglichkeiten zum System des öffentlichen Nahverkehrs.

Park+Ride ist vor allem für Bewohnerinnen und Bewohner im Berliner Umland ein wesentlicher Ansatz. Innerhalb Berlins ist aufgrund der dichteren räumlichen Strukturen und des flächendeckenden ÖPNV-Angebots ein P+R-Angebot nur in einzelnen Randbereichen sinnvoll. Als problematisch bewertet werden jedoch teilweise die folgenden Punkte:

- Flächennutzungskonkurrenz zwischen P+R-Flächen und verdichteten baulichen Nutzungen mit ihren Fahrgastpotenzialen;
- Konkurrenz zu ÖPNV-Zubringer-Verkehren und damit reduzierte Wirtschaftlichkeit;

- geringe Kosteneffizienz;
- lokale Umweltbelastungen durch Parksuchverkehre.

Der StEP Verkehr sieht eine Überarbeitung der P+R-Konzeption zusammen mit dem Land Brandenburg vor. In dieser sollen die bisherigen Entwicklungen bewertet und Verbesserungsvorschläge auch in Bezug auf die Stärkung des ÖPNV durch P+R sowie hinsichtlich der Anlage von P+R-Plätzen (außerhalb von Zentrenbereichen, nach Bedarf und verfügbarer Fläche) entwickelt werden.

Positive Synergieeffekte zwischen MIV und ÖPNV bietet die weitere Förderung von Car Sharing im Stadtgebiet. Die Verkehrsunternehmen sind hier bereits von sich aus aktiv, indem sie ihren Kunden permanent oder im Rahmen von Sonderaktionen günstige Konditionen für die Car-Sharing-Nutzung bei verschiedenen Anbietern unterbreiten. Zur weiteren Förderung sieht der StEP Verkehr zudem zusätzliche Stellplätze für das Car Sharing vor.

Taxiverkehre sind ein wesentlicher Teil des öffentlichen Mobilitätsangebots in Berlin. Die Angebotsgestaltung im Taxiverkehr erfolgt durch die einzelnen Unternehmen bzw. ihren Organisationen. Taxiverkehre ergänzen den ÖPNV in Gebieten und zu Zeiten, in denen dies die öffentlichen Verkehrsmitteln aus verschiedenen Gründen nicht leisten können, sowie dort, wo das Taxi für den Fahrgast die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung erhöht:

- Flexible Bedienform mit Haustürservice auf ausgewählten Nachtverkehrslinien
- Bedarfsverkehre zur Erschließung von Gebieten mit geringeren Fahrgastzahlen.
- Ab 20:00 Uhr Taxiruf zur Ausstiegshaltestelle über das BVG-Personal oder die Notruf- und Infosäulen,
- Kurzfristige Überbrückung von Störungen im Schienenverkehr durch Nutzung von Taxifahrzeugen als Ersatzverkehr, die BVG hat dazu einen entsprechenden Rahmenvertrag abgeschlossen;
- Sonderfahrdienst für Menschen mit Behinderungen zusätzlich zum ÖPNV (früher Telebus) durch die Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales, mit der Disposition ist ab Juli 2013 erneut die Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer e. G. vertraglich beauftragt.

Schließlich wird der Taxiverkehr beim Ausbau oder Umbau von Umsteigepunkten über die Anlage von Taxistellplätzen berücksichtigt (z. B. als Standardausstattung bei Schnellbahnhöfen mit besonderer verkehrlicher Bedeutung).

I.5.4 ÖPNV und Elektromobilität

Elektrische Fahrzeuge sind ein maßgebliches Element einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie, wenn sie klima- und umweltschonend erzeugte Energie verwenden. Das Land Berlin beteiligt sich daher gemeinsam mit dem Land Brandenburg als eine von vier Regionen am durch den Bund geförderten Vorhaben „Schaufenster Elektromobilität“, um den Anteil elektrisch betriebenen Verkehrs weiter auszubauen. Auf der bestehenden intermodalen Vernetzung und Integration der Verkehrsträger aufbauend sollen in ersten Praxisanwendungen verschiedene Formen elektrischer Mobilität angewendet und verknüpft werden.

Mit Regional-, S-, U- und Straßenbahn ist der Berliner ÖPNV bereits der größte Anbieter elektrischer Mobilität. Dieser Anteil soll weiter ausgebaut werden, dazu zählt neben dem Ausbau der Bahnsysteme der Einsatz elektrischer Antriebe bei Fähren und Bussen. Ab 2014 werden mit Ausnahme der Wannseefähre alle im Auftrag der BVG fahrenden Fähren im Berliner Stadtgebiet elektrisch angetrieben. Beim Bus ist die betriebliche Erprobung einer Buslinie mit dem ausschließlichen Einsatz elektrischer, induktiv an den Endstellen nachladbarer Busse geplant. Der Einsatz erfolgt voraussichtlich auf der Linie 192. Auch hinsichtlich der tariflichen Integration in Verbindung mit einer Mobilitätskarte wurde ein entsprechendes Schaufenster-Projekt initiiert. In der Schaufensterregion Berlin-Brandenburg ist darüber hinaus die intensivere Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Formen der Elektromobilität vorgesehen, bspw. mit Leihsystemen für Pedelecs und E-Carsharing.

I.6 Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben aus § 8 Absatz 3 PBefG ein umfassendes Beteiligungsverfahren initiiert und umgesetzt. Eine vollständige Darstellung der im Rahmen der Abstimmung einbezogenen Akteure findet sich im Anhang A4.

I.6.1 Beteiligung der Öffentlichkeit

Mit zwei Veranstaltungen unter dem Titel „Forum Nahverkehr Berlin“ wurde eine umfassende Transparenz bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes angestrebt. Dafür wurden zum einen die Akteure einbezogen, die unmittelbar in die Umsetzung des NVP eingebunden sind (Politik, Verwaltung, Unternehmen). Zum anderen wurden Vertreter und Vertreterinnen von Verbänden, Vereinen u. ä. eingeladen, welche für die Interessen und Belange derer eintreten, die durch die Umsetzung des NVP betroffen sind (Fahrgastverbände; Behindertenverbände etc). Mit dem Format des Forums wurde an die erstmals im Rahmen der Erstellung des NVP 2006-2009 eingeführte und in den Jahren 2009 bis 2011 fortgesetzte Reihe der NVP-Foren angeknüpft.

Zum Auftakt der Fortschreibung widmete sich das erste Forum am 20.8.2012 schwerpunktmäßig den Rahmenbedingungen für die NVP-Fortschreibung. Das zweite Forum am 22.1.2013 stellte den bis dahin vorliegenden Stand der Fortschreibung vor. Der Schwerpunkt lag auf den Ergebnissen des NVP-Monitorings. Über die Inhalte und Ergebnisse der Foren informierte der Aufgabenträger via Internet. Zu den in den Foren intensiv diskutierten und von den Teilnehmern und Teilnehmerinnen als besonders relevant gewerteten Themen gehörten:

- Angebotskonzeption, die den Nachfrageanstieg aufgrund der wachsenden Stadt und steigender Einwohnerzahlen, der Alterung, des veränderten Mobilitätsverhalten und der Modal-Split-Ziele aufnimmt, Berücksichtigung der Gesamtentwicklung des Umweltverbunds sowie der Stadt-Umland-Verkehre,
- Investitionen in die Infrastruktur, Finanzierung des ÖPNV allgemein,

- Barrierefreiheit im ÖPNV (Stationen, Haltestellen, Fahrzeuge),
- Verbesserung der Informationsbereitstellung im ÖPNV (v. a. Barrierefreier Zugang über Zwei-Sinne-Prinzip, Aktualität der verfügbaren Informationen),
- Umweltfreundlichkeit des ÖPNV.

Ab November 2012 wurde eine E-Mail-Adresse (nahverkehrsplan@senstadtum.berlin.de) frei geschaltet, über die mehr als 150 Anregungen zur Fortschreibung an den Aufgabenträger übermittelt wurden. Viele Anregungen befassten sich mit dem Netzausbau, außerhalb der Regelungsinhalte des NVP (v. a. Straßenbahnausbau, darunter auch Anbindung Ostkreuz, Endhaltestelle am S-Bhf. Mahlsdorf). Mit Bezug auf die Regelungsinhalte des NVP wurden häufig der Wunsch nach Taktverdichtung, der Themenkomplex Beschleunigung, Fragen der Linienführung sowie Probleme mit überfüllten Fahrzeugen (verschiedene Linien, darunter die M48, M29, M85, M4, U5, X10) thematisiert. Vorschläge zur Verbesserung der Barrierefreiheit sowie der Pünktlichkeit wurden ebenfalls eingebracht.

Der Aufgabenträger hat sich mit diesen Themen und Anregungen aus Foren und E-Mail auseinandergesetzt und diese bei der Problemanalyse aber auch bei den Maßnahmen und insbesondere bei der Erstellung der Angebotskonzeption sowie bei der Formulierung der Vorgaben für die Qualität berücksichtigt.

I.6.2 Beteiligung der Unternehmen und Aufgabenträger im Umland

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden die vorhandenen Unternehmer frühzeitig beteiligt. Im Nachgang zum Auftaktforum am 20.8.2012 wurden die BVG AöR aufgefordert, ihre Vorstellungen zu Inhalten des Nahverkehrsplans zu benennen. Ein von der BVG im Herbst 2012 übermittelter Vorschlag wurde im Dezember 2012 erörtert.

Ein erster vorläufiger Entwurf des Nahverkehrsplans wurde den maßgeblich im Berliner ÖPNV tätigen Unternehmen BVG AöR und S-Bahn Berlin GmbH mit Stand Juni 2013 übermittelt. In mehreren Anhörungs- und Erörterungsterminen wurden Anregungen und Stellungnahmen besprochen und bei der weiteren Entwicklung der Beschlussvorlage des NVP berücksichtigt.

Den nur teilweise auf Berliner Gebiet tätigen Unternehmen Barnimer Busgesellschaft Busverkehr Oder-Spree, Busverkehr Märkisch Oderland, Havelbus, Oberhavel Verkehrsgesellschaft, Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald, ViP Potsdam, Verkehrsbetriebe Teltow-Fläming und Woltersdorfer Straßenbahn wurde der NVP mit einem weiter entwickelten Entwurfsstand Ende August 2013 zur Verfügung gestellt. Innerhalb der Rückmeldefrist gingen zwei schriftliche Stellungnahmen beim Aufgabenträger ein, die in die weitere Bearbeitung eingeflossen sind.

Die Abstimmung mit den Umland-Aufgabenträgern erfolgte über den VBB. Der Entwurfsstand aus Juni 2012 wurde im Juli 2013 mit den Umland-Aufgabenträgern eingehend erörtert. Die vom VBB übermittelte schriftliche Stellungnahme wurde berücksichtigt.

Dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als Aufgabenträger für den SPNV im Land Brandenburg wurde der NVP-Entwurf am 28.6.2013 übermittelt.

I.6.3 Beteiligung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Bereits in den beiden Veranstaltungen des „Forum Nahverkehr Berlin“ waren Vertreterinnen und Vertreter der Behindertenverbände sowie des Landesbeirats von Menschen mit Behinderungen intensiv an den Diskussionen um die Aufstellung und Ausrichtung des NVP beteiligt.

Die detaillierte Anhörung wurde über den Einbezug des Landesbeirats für Menschen mit Behinderung organisiert. Diesem wurde am 15.8.2013 ein Entwurf des NVP zur Weitergabe an alle im Beirat vertretenden Vereine und Verbände[19] zur Verfügung gestellt. Die Rückmeldung erfolgte schriftlich am 11.10.2013 und beinhaltete eine Reihe von Anmerkungen v. a. zu den NVP-Themen Barrierefreiheit sowie Information und Kommunikation.

Des Weiteren wurde die Landesozialverwaltung sowie der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen auf Grundlage des NVP-Entwurfs vom 4.7.2013 am 8.8.2013 angehört.

Die durch die Akteure vertretenen Interessen von Fahrgästen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, wurden in den NVP übernommen, sofern die Maßnahmen, die zur Erreichung der jeweiligen Zielstellung dienen bzw. einen Beitrag leisten können, angesichts technischer, finanzieller und organisatorischer Möglichkeiten im Zeitraum 2014-2018 umsetzbar sind.

I.6.4 Beteiligung weiterer institutioneller Akteure

Die unmittelbar mit ÖPNV- bzw. Verkehrsthemen sowie mit Umweltfragen befassten Referate der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurden über den gesamten Prozess in die NVP-Fortschreibung einbezogen.

Die Interessen der Fahrgäste sowie Nutzerinnen und Nutzer des Umweltverbunds wurden über die Interessensverbände Pro Bahn, VCD, ADFC und IGEB in den Prozess eingebracht (schriftliche Stellungnahmen sowie Anhörungstermine im Zeitraum August/September 2013).

I.7 Funktion und Umsetzung der Vorgaben des NVP 2014-2018

Mit der zum 1.1.2013 in Kraft getretenen Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wurden die rechtlichen Anforderungen an die Erstellung von Nahverkehrsplänen, an ihre Inhalte sowie an die Wirkmechanismen ihrer Umsetzung geändert.

Nach dem PBefG ist das Niveau der im öffentlichen Interesse erforderlichen „ausreichenden Verkehrsbedienung“ vom zuständigen Aufgabenträger, d. h. dem Land Berlin vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, zu bestimmen. Im Land Berlin wird dabei der im PBefG vorgesehene Regelfall umgesetzt, dass die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung im Nahverkehrsplan definiert werden. Gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben aus § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG, § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG sowie § 5 Abs. 2

[19] Eine vollständige Liste der Mitglieder im Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen ist einsehbar unter: http://www.berlin.de/lb/behi-beirat/mitglieder/

Berliner ÖPNVG werden daher für den ÖPNV im Land Berlin folgende Festlegungen getroffen, die sich an den in § 2 Berliner ÖPNVG definierten Zielen ausrichten:

- Anforderungen an den Umfang des Verkehrsangebotes (Kapitel IV.1.3) und den zu erbringenden Fahrplan (Einzelangaben in Kapitel IV sowie Anhang A1), die abgeleitet werden aus den Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot (Kapitel II.1, IV.1.1 und IV.1.2) und mit Darstellung der Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten (Anhang A1.IV sowie Kapitel IV.8),
- Vorgaben und Standards für die verkehrsmittelübergreifende Integration (Kapitel II.1),
- Anforderungen an die Qualität des Verkehrsangebotes durch Vorgabe von Zugangsstandards (Kapitel II.2) und Qualitätsstandards (Kapitel II.3),
- Anforderungen an die Umweltqualität des Verkehrsangebotes durch Vorgabe von Umweltstandards (Kapitel II.4) ,
- Anforderungen an das Beförderungsentgelt inklusive Aussagen über die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen (Kapitel II.5),
- Anforderungen an Standards zur Barrierefreiheit des Verkehrsangebotes (Kapitel II.3.1 mit einer Übersicht über die Festlegungen zu dieser Querschnittsaufgabe).

Dargestellt sind zudem Erwartungen des Landes Berlin an

- Infrastrukturentwicklung und Infrastrukturqualität (Kapitel III.1, III.2 und III.3.2)
- Verkehrsorganisation im Oberflächenverkehr (Kapitel III.3.1) und ÖPNV-Priorisierung (Kapitel IV.9)
- Offene Daten im Berliner ÖPNV (Kapitel II.6)
- Monitoring der Umsetzung der Vorgaben des NVP (Kapitel V)

Das Land Berlin wird die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen an die ausreichende Bedienung auf der Basis von bestehenden bzw. zukünftigen Verkehrsverträgen umsetzen.

Die Leistungen der von der BVG AöR erbrachten Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Verkehre wurden als Gesamtleistung über einen bis August 2020 gültigen Verkehrsvertrag mit der BVG AöR vereinbart. Eine Erbringung von Teilleistungen ist für diese Verkehre nicht vorgesehen.

Im Übrigen werden die Vorgaben des NVP und dabei insbesondere die Erwartungen an die Verkehrsorganisation und die Maßnahmen zur ÖPNV-Priorisierung und zur Barrierefreiheit von den zuständigen Senatsverwaltungen, den Bezirken sowie den nachgelagerten Verwaltungen wie z. B. der Verkehrslenkung Berlin bei ihren Entscheidungen umgesetzt bzw. berücksichtigt. Personenbeförderungsrechtlich ist der NVP durch das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) sowie durch die technische Aufsichtsbehörde (TAB) in ihrer Funktion als Genehmigungsbehörden bei Entscheidungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (z. B. bei Änderungen, Neuerrichtung oder Kürzung von Straßenbahn- und Buslinien) zu beachten.

II Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot

Mit den Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans legt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Wahrnehmung ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Zielsetzungen (siehe Kapitel I.2) fest, welches Angebot im ÖPNV als angemessen zu betrachten und daher im Sinne der ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlich ist.

Wie in Kapitel I.1 dargestellt, handelt es sich um eine Fortschreibung der bestehenden Rahmenvorgaben auf der Grundlage von Eckpunkten, Monitoringbericht und tiefergehenden Analysen zur Situation des Berliner ÖPNV.

II.1 Vorgaben zur Integration des ÖPNV

II.1.1 Generelle Vorgaben zur Integration der ÖPNV-Angebote

Die Integration der verschiedenen Angebote erfolgt über die im NVP gesetzten Standards und konkrete Vorgaben zur Angebotsplanung. Diese umfassen folgende Bereiche:

- Tarifintegration (siehe Kapitel II.5)
- Anschlussgestaltung (siehe Kapitel II.3.2.3 und IV.8)
- Information und Kommunikation (siehe Kapitel II.3.3.3)
- Integration der Verkehre in Berlin und Brandenburg (siehe Kapitel II.2.4 und IV, insbesondere IV.2, IV.3 und IV.6.1.5)

Bei der Angebotsplanung hat der Schienenverkehr grundsätzlich Vorrang. Das Busnetz ist in der Planung grundsätzlich auf die Stationen von U-Bahn, S-Bahn und Bahnregionalverkehr auszurichten.

II.1.2 Vermeidung von Parallelverkehren

Ein wesentlicher Ansatz für die zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung gebotene verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen ist die Vermeidung unnötiger Parallelverkehre (Doppelbedienung). Nachfolgend aufgeführt sind die Kriterien zur Abgrenzung erwünschter von unerwünschten Parallelverkehren. Erwünschter Parallelverkehr liegt vor, wenn vorhandene, neue oder geänderte Linien entweder

- ein anderes bzw. zusätzliches Fahrgastpotenzial erschließen (z. B. durch kürzere Haltestellenabstände bei parallelem Linienverlauf) oder wenn im Falle ihrer Einstellung oder Nichtgenehmigung deutliche Fahrgastverluste im Gesamtnetz zu erwarten wären, oder
- einen Mehrwert für das Netz dadurch erzeugen, dass sie Umsteigevorgänge optimieren bzw. Umsteigeanlässe minimieren, oder
- mit besonderen Qualitäten bestimmte spezifische Ziele besser erschließen.

Dabei können auch zielgruppenspezifische Unterschiede für ein paralleles Angebot sprechen, etwa wenn für Menschen mit Behinderung Umsteigevorgänge in bedeutsamen Maße

vermieden bzw. an nicht barrierefrei nutzbaren Schnellbahnhöfen überbrückt werden. In diesem Sinne ist ein Parallelverkehr insbesondere dann als erwünscht zu bewerten, wenn

- neue Direktverbindungen entstehen oder neue Umsteigeoptionen eröffnet werden oder die Anzahl der notwendigen Umsteigevorgänge für die Kunden reduziert wird, also die neue Linie in der Lage ist, einen nennenswerten Anteil Neukunden zu generieren und diese Steigerung durch die bestehenden Linien nicht erzielt werden kann (= Kriterium Fahrgastgewinne);
- im Falle der Einstellung einer Linie die parallel verkehrende(n) Linie(n) nicht in der Lage wäre(n), nahezu das gesamte Potenzial der eingestellten Linie zu übernehmen (= Kriterium keine Kannibalisierung).

Linienänderungen oder neue Linien stellen eine unerwünschte Doppelbedienung und damit unzulässigen Parallelverkehr dar, wenn die bestehenden Linien bereits den Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung entsprechen und der neu beantragte bzw. geänderte Verkehr keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung bewirkt. Neue Linien oder Linienänderungen stellen darüber hinaus auch dann einen unzulässigen Parallelverkehr dar, wenn in der konkreten Ausgestaltung der betriebliche Mehraufwand in Form von Linienüberlappungen und zusätzlichen Wendeverkehren eine unwirtschaftliche Verkehrsgestaltung bewirkt oder wenn das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehre mehr als nur unerheblich beeinträchtigt wird.

Eine ausreichende Verkehrsbedienung wird angeboten, wenn die bestehenden Linien im Bereich des neuen bzw. geänderten Verkehrs entsprechend den Anforderungen und Vorgaben dieses Nahverkehrsplanes

- alle Einwohnerinnen und Einwohner gemäß den festgelegten Standards erschließen,
- bei keiner Fahrt regelmäßig überlastet verkehren,
- vollständig barrierefrei, das heißt v. a. für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zugänglich und nutzbar sind,
- zu den im Nahverkehrsplan vorgesehenen Bedienzeiten verkehren und
- die im Nahverkehrsplan vorgegebene Fahrplantaktdichte einhalten.

Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung wird bewirkt, wenn das geänderte oder neue Angebot:

- die Erschließungswirkung wesentlich verbessert,
- zu wesentlichen Verbesserungen hinsichtlich der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV führt (Bedienungszeitraum, Taktfrequenz, Kapazitäten),
- auf den für das erschlossene Gebiet relevanten Quell- und Zielbeziehungen zu wesentlichen Verbesserungen hinsichtlich der Reisezeit im ÖPNV führt (Gesamtreisezeit inklusive An- und Abweg) oder
- zu wesentlichen Verbesserungen hinsichtlich anderer relevanter Angebotsmerkmale führt (z. B. Fahrzeugqualität, Umsteigehäufigkeit, Sitzplatzverfügbarkeit) oder zu wesentlichen Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste beiträgt.

II.2 Zugangsstandards

Zugangsstandards sichern die Erreichbarkeit des ÖPNV, den angemessenen Umfang des Fahrplanangebots und die Orientierung des Liniennetzes auf Ziele mit hoher verkehrlicher und sozialer Bedeutung. Sie sind daher ein wesentliches Instrument, mit dem im Rahmen des Nahverkehrsplans die sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Zielsetzungen des Landes Berlin konkretisiert und als Rahmen der ÖPNV-Entwicklung vorgegeben werden.

Die Verkehrsunternehmen haben ihrer Liniennetz- und Angebotsplanung die Zugangsstandards zugrunde zu legen. Der Aufgabenträger gewährleistet die Einhaltung der Standards über die jährlich fortgeschriebene Bestellung des Verkehrsangebots bei den Verkehrsunternehmen entsprechend den jeweiligen verkehrsvertraglichen Regelungen. Bei Bedarf erfolgen Anpassungen auch zwischen den jährlichen Fahrplanwechseln.

Die nachfolgend dargestellten Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards entsprechen den in den Eckpunkten zum NVP 2010-2014 getroffenen Vorgaben. Die Überprüfung im Rahmen des Monitorings (dort Kapitel 4.5) ergab, dass diese Vorgaben derzeit bis auf wenige, überwiegend begründete Ausnahmen eingehalten werden. Die Standards werden für die Laufzeit des vorliegenden NVP unverändert fortgeschrieben.

II.2.1 Erschließungsstandards

Die Erschließungsstandards bilden die räumliche Erreichbarkeit des ÖPNV (einheitliche Standards für alle Verkehrsmittel) zu unterschiedlichen Verkehrszeiten ab. Siedlungsflächen gelten dann als vom ÖPNV erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, an der in Haupt- (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) mindestens ein 20-Minuten-Takt angeboten wird, die in Tabelle 4 aufgeführten Werte (Luftlinie) nicht überschreitet.

Dabei ist der Zielwert der grundsätzlich anzustrebende Wert. Mit dem Toleranzwert wird berücksichtigt, dass bei einigen Siedlungsbereichen eine Überschreitung des Zielwertes und mithin eine größere Luftlinienentfernung zur Haltestelle akzeptiert wird, wenn die Einhaltung des Zielwertes beispielsweise aufgrund der Lage zu Gewässern und Wäldern, der Befahrbarkeit von Straßen oder einer sehr geringen Bevölkerungsdichte wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Der Schwellenwert für eine hohe Nutzungsdichte liegt bei 7.000 Einwohnern je km^2.

Tabelle 4: Erschließungsstandards tags/nachts

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte	400 m	500 m
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**96 %**
*erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung**	*86,4 %*	*95,5 %*
Nachtverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	400 m	./.
Niedrige Nutzungsdichte	500 m	./.
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**./.**
*erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung**	*82,6 %*	

** laut Monitoring, dort Kapitel 4.5*

II.2.2 Bedienungsstandards

Die Bedienungsstandards legen fest, wie häufig Fahrzeuge auf den ÖPNV-Linien verkehren sollen. Der NVP gibt Bedienungsstandards für Zeitschichten an Werktagen sowie den Wochenendtagen vor. Im Nachtverkehr wird nach Wochentags- und Wochenendnächten differenziert (mit dem verlängerten Nachtverkehr als „Sonntags-Frühverkehr“). Dabei sind veränderte Zeiträume für die Schwachverkehrszeit (SVZ) und die Zeit des Nachtverkehrs bereits berücksichtigt.

In den Eckpunkten zum NVP 2010-2014 ist eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Bedienungsstandards an die sich ändernden Nachfragestrukturen gefordert worden. Diese Prüfung ist erfolgt. Im Ergebnis werden die Standards in zwei wesentlichen Punkten angepasst.

Zum einen wurden die Bedienungsstandards zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV, bestehend aus Bahnregionalverkehr und der S-Bahn) sowie dem vorwiegend im Berliner Binnenverkehr verkehrenden Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV, bestehend aus U-Bahn, Straßenbahn, Bus) differenziert. Anlass hierfür sind die unterschiedlichen Nachfragestrukturen, die sich z. T. dadurch ergeben, dass im SPNV Verkehre aus dem brandenburgischen Umland bedient werden.

Zum zweiten wurde bei der Analyse der Nachfragestrukturen deutlich, dass auch innerhalb Berlins je nach Stadtgebiet beispielsweise der Berufsverkehr zu unterschiedlichen Zeiten einsetzt und endet. Ebenso ist die Nachfrage im Nachtverkehr je nach Stadtteil in erheblichem Maße unterschiedlich. Als zweite Änderung wurden daher bei den Standards für den ÖSPV Übergangszeiträume definiert, die einen gleitenden Übergang zwischen den Verkehrszeiten am Morgen und am Wochenende ermöglichen.

Übergangszeiträume sind:

- Vom Nachtverkehr zur SVZ Montag bis Freitag: ca. 4.30–5.30 Uhr
- Zwischen SVZ und Hauptverkehrszeit (HVZ) Montag bis Freitag: ca. 6:00–6:30 Uhr
- Vom Nachtverkehr zur SVZ an Samstagen: ca. 5.30–7.00 Uhr
- Zwischen NVZ und SVZ an Samstagen: ca. 18.00–20.00 Uhr
- Vom Nachtverkehr zur SVZ an Sonntagen: ca. 7.00–8.00 Uhr

Mit den Übergangszeiträumen kann flexibel auf die je nach Stadtraum und Verkehrsangebot differenzierte Fahrgastnachfrage reagiert werden. Die Anwendung der Übergangszeiträume richtet sich nach folgenden Kriterien:

- Produktart: Bei Schienenverkehren und Metrolinien ist in der Regel die Verkehrszeit mit dem dichteren Mindesttakt anzuwenden.
- Nachfrageentwicklung und Platzkapazitäten: Bei hoher Nachfrage bzw. ausgeschöpfter Platzkapazität sind ebenfalls die dichteren Mindesttakte anzuwenden.
- Zubringerfunktionen: Mindesttakte auf Zubringerlinien haben jeweils die Taktzeiten der höherrangigen Schnellverkehrslinien zu berücksichtigen.
- Räumliche Lage: Innerhalb des S-Bahn-Rings sind aufgrund der höheren Nachfrage in der Regel die dichteren Mindesttakte anzuwenden.
- Soziodemografische Kriterien: Zu berücksichtigen sind zudem im Einzelfall wichtige Quell- und Zielverkehre der jeweiligen Linien, bspw. die Bedürfnisse von Fahrgästen im Schichtdienst.

Tabelle 5: Verkehrszeiten für Bahnregionalverkehr und S-Bahn

Kategorie	**Montag – Freitag** [Uhr]	**Samstag** [Uhr]	**Sonntag** [Uhr]
Tages-verkehr	04:00 bis 01:00*	05:00 bis 01:00*	07:00 bis 01:00*
SVZ	04:00 bis 06:00	05:00 bis 07:00	07:00 bis 09:00
HVZ	06:00 bis 09:00	./.	./.
NVZ	09:00 bis 14:00	07:00 bis 20:00	09:00 bis 20:00
HVZ	14:00 bis 19:00	./.	./.
NVZ	19:00 bis 21:00	./.	./.
SVZ	21:00 bis 01:00*	20:00 bis 01:00*	20:00 bis 01:00*
Nacht-verkehr	./.	01:00 bis 05:00 (Nacht Fr./Sa.)	01:00 bis 07:00/08:00 (Nacht Sa./So.)

* im Bahnregionalverkehr nicht alle Strecken

Tabelle 6: Verkehrszeiten für U-Bahn, Straßenbahn und Bus

Kategorie	**Montag – Freitag** [Uhr]	**Samstag** [Uhr]	**Sonntag** [Uhr]
Tages-verkehr	04:30/05:30 bis 00:30/01:00*	05:30/07:00 bis 01:00	07:00/08:00 bis 00:30
SVZ	04:30/05:30 bis 06:00/06:30	05:30/07:00 bis 10:00	07:00/08:00 bis 00:30
HVZ	06:00/06:30 bis 09:00	./.	./.
NVZ	09:00 bis 14:00	10:00 bis 18:00/20:00	./.
HVZ	14:00 bis 19:00	./.	./.
NVZ	19:00 bis 21:00	./.	./.
SVZ	21:00 bis 00:30/01:00*	18:00/20:00 bis 01:00	./.
Nacht-verkehr	00:30 bis 04:30/05:30	01:00 bis 05:00/05:30 (Nacht Fr./Sa.)	01:00 bis 07:00/08:00 (Nacht Sa./So.)

* Nacht Fr./Sa. bis/ab 1:00 Uhr

Je nach Verkehrsaufkommen sind im Zuge der Bestellung von Verkehrsleistungen (siehe Kapitel I.7) Abweichungen von den in Tabelle 5 und Tabelle 6 genannten Verkehrszeiten in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich. Damit kann auf spezifische Besonderheiten einzelner Linien reagiert werden, beispielsweise bei besonders starker Nachfrage auf Linien im Abendverkehr oder bei unterschiedlich früh beginnenden Berufsverkehren in verschiedenen Stadtgebieten.

Tabelle 7 zeigt die in den Verkehrszeiten einzuhaltenden Mindesttakte. In Abstimmung mit dem Aufgabenträger kann ein Takt unterschritten werden.

Tabelle 7: 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
Regionalzüge [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

Ob eine Unterschreitung der Mindesttakte bzw. eine Verwendung abweichender Taktfrequenzen zulässig ist, wird anhand der nachfolgend benannten Kriterien überprüft. Diese werden in der Planung durch die Verkehrsunternehmen und vom Aufgabenträger bei der Bestellung bereits beachtet und haben sich bewährt.

- Vorhandene und potenzielle Nachfrage, Risiken von Fahrgastverlusten,
- Ausreichende Platzkapazitäten der jeweiligen Linie sowie ggf. auf Teilabschnitten parallel laufender Linien,
- Gewährleistung passender Anschlüsse und Umsteigeverkehre vor allem zu S- und U-Bahn sowie zu Metrolinien,
- Weitere Akzeptanzkriterien (Anbindung wichtiger Ziele, Sicherung wichtiger Verkehrsbeziehungen, touristische Bedeutung).

Aufgrund der Nachfrageentwicklung sowie der Kapazitätsanforderungen ist jedoch häufiger ein deutlich über dem Mindesttakt liegendes Angebot erforderlich. Zudem berücksichtigen die Bedienungsstandards noch nicht Aspekte von Attraktivität, Platzkomfort und Kapazität. Hierfür sind vor allem in der HVZ und der NVZ entsprechende Taktverdichtungen und zusätzliche Fahrten vorzusehen.

II.2.3 Verbindungsstandards

Die Verbindungsstandards dienen zur Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt sowie wichtiger Stadtteilzentren. Sie legen maximale Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten für die Verbindung zu den Zentren verschiedener Kategorie fest (Tabelle 8). Die Hierarchisierung der Zentren entspricht dem Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren)[20].

Tabelle 8: Verbindungsstandards für Zentren

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege	Erfüllungsgrad
Zentrumsbereiche - City West (Zoo / Kurfürstendamm) - Mitte (Potsdamer Platz / Alexanderplatz)	60 min	2x	95 % aller Haltestellen
Hauptzentrum	40 min	1x	
Stadtteilzentrum			
Ortsteilzentrum	30 min	Umsteigefrei	

Der vorgegebene Mindesterfüllungsgrad von 95 % berücksichtigt, dass aufgrund topographischer Hindernisse, schwacher Nachfrage oder zur Vermeidung von Parallelverkehren Abweichungen von den Standards unvermeidbar sind. In Summe darf der Erfüllungsgrad nicht unterschritten werden. Das Monitoring zeigt, dass diese Vorgaben vom ÖPNV-Angebot (Stand 2012) gesamthaft erfüllt werden. In der konkreten Angebotsplanung und Bestellung ist darauf hinzuwirken, dass dennoch bestehende Einzeldefizite möglichst abgebaut werden.

[20] StEP Zentren 3 , Stand Juli 2011. Zum Download unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/2011-07-31_StEP_Zentren3.pdf

Pauschale Standards für die Erreichbarkeit weiterer wichtiger Einrichtungen wie insbesondere Bildungseinrichtungen (Schulen, Hochschulen) Krankenhäusern, Altenheimen, Ämtern, Museen oder weiteren Kultureinrichtungen und Veranstaltungsorten mit Publikumsverkehr (Theater, Stadien, Hallen etc.) haben sich nicht als sinnvoll bzw. in der Praxis als nicht umsetzbar erwiesen. Hier ist es gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die Erreichbarkeit dieser wichtigen Ziele sowohl bei der Linienplanung und Angebotsentwicklung als auch bei der konkreten Bestellung angemessen und unter Beachtung der bekannten und zu erwartenden Nachfrage und damit verbundenen Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

Zudem verzichtet der NVP auf quantitative Standards zur Erreichbarkeit des Fernverkehrs, da diese kaum über eine angemessen Aussagekraft verfügen.
Fernverkehre in Berlin bedienen unterschiedliche Haltebahnhöfe, die je nach Linienführung über die Stadtbahn oder den Nord-Süd-Tunnel verkehren. Zwar ließe sich rein rechnerisch für alle Bahnhöfe die Erreichbarkeit darstellen und entsprechende Vorgaben formulieren. Damit wäre jedoch nicht gewährleistet, dass die Fahrgäste den Bahnhof, von dem ihr jeweiliger Fernzug abfährt bzw. an dem er hält, innerhalb der in den Standards vorgegebenen Zeiten erreicht. Für einen Fahrgast, der bspw. zwingend in einen Zug am Südkreuz oder Hauptbahnhof einsteigen muss, wäre die Aussage, dass er innerhalb der NVP-Standards den Ostbahnhof gut erreichen kann, kaum hilfreich. Dies gilt in ähnlicher Weise auch für die Funktion des ÖPNV als Zubringer zum Flug- und Busfernverkehr.

Aus diesem Grund werden für die Angebotsplanung und -bestellung qualitative Vorgaben für die Erreichbarkeit der Fernverkehre gesetzt. Zusätzlich erfolgen – wie bereits im NVP 2006-2009 für den Flughafen Schönefeld – in der Angebotskonzeption des NVP 2014-2018 Festlegungen für die Angebotsgestaltung zu bestimmten Fernverkehrsknoten (siehe Kapitel IV).

Generell sind daher für Fernverkehrshalte bei Schiene und Straße folgende Vorgaben im Rahmen der Angebotsplanung und -bestellung einzuhalten:

- Der Übergang zum ÖPNV-Netz ist zu allen Verkehrszeiten des jeweiligen Fernverkehrsangebots sicherzustellen;
- Bei Fernverkehrshalten ist eine Einbindung in das höherrangige ÖPNV-Netz (S-, U- und Straßenbahn, Metro- und Expressbuslinien) erforderlich;
- Die Verkehrsunternehmen müssen sicherstellen, dass auch für ankommende Reisende in den Tagesrandlagen Informationen zu den jeweils vorhandenen ÖPNV-Angeboten zugänglich und gewährleistet sind.

Voraussetzung ist, dass Fernverkehr jeweils täglich mindestens im 2-Stunden-Takt bzw. einer vergleichbaren Fahrtenzahl angeboten wird. Zu berücksichtigen sind Bahnhöfe mit Fernzughalten, die Knoten des Busfernlinienverkehrs (ZOB am Funkturm, Ostbahnhof) und die Flughäfen Tegel (bis zur Schließung nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg) und Schönefeld bzw. Flughafen Berlin Brandenburg.

II.2.4 Stadt-Umland-Verkehre

Stadt-Umland-Verkehre des ÖPNV werden durch Bus- oder Bahnlinien über die Berliner Stadtgrenze hinweg angeboten und verbinden Berlin mit dem Brandenburger Umland. Gemäß dem Territorialitätsprinzip ist das Land Berlin als Aufgabenträger für die Streckenanteile auf Berliner Gebiet verantwortlich, die jeweiligen Landkreise bzw. das Land Brandenburg (für S- und Regionalbahn oder landesbedeutsame Buslinien) sind für die Brandenburger Anteile verantwortlich. Berlin finanziert derzeit abweichend von diesem Prinzip teilweise einige der durch die BVG betriebenen Linien über die Stadtgrenze hinaus, einzelne Umlandlinien wiederum werden durch benachbarte Kreise auf Berliner Gebiet finanziert. Die Koordination der Stadt-Umland-Verkehre übernimmt der VBB.

Die zunehmende Verflechtung zwischen Berlin und den berlinnahen Gebieten in Brandenburg erhöht auch die Nachfrage im Stadt-Umland-Verkehr. Ebenso führt das Bevölkerungswachstum Berlins zu vergleichbaren Entwicklungen im Umland, vor allem im Bereich dicht aneinander grenzender Siedlungsbereiche, bspw. Spandau-Falkensee oder Zehlendorf-Teltow/ Kleinmachnow/ Stahnsdorf. Vor allem das Angebot in den Abendstunden und an Wochenenden wird dieser Verflechtung noch nicht überall gerecht. Für diese Stadt-Umland-Verkehre sollten den Berliner Binnenverkehren vergleichbare Angebotsstandards gelten.

Die Definition von Bedienungsstandards für Stadt-Umland-Verkehre gestaltet sich aufgrund der erheblichen siedlungsstrukturellen Unterschiede deutlich schwieriger als für die Berliner Binnenverkehre. In vielen Fällen geht die Stadtgrenze mit einer deutlichen Reduzierung der Siedlungsdichte einher. Sinnvoll sind daher an die jeweilige Siedlungsdichte angepasste Standards für Stadt-Umland-Verkehre. Analysen des VBB haben ergeben, dass bei den Stadt-Umland-Verkehren die Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit noch sehr viel stärker ausgeprägt sind als innerhalb Berlins. Vor diesem Hintergrund ist für Achsen mit Siedlungsschwerpunkten folgender Bedienungsstandard für Stadt-Umland-Verkehre das Ziel:

Tabelle 9: Bedienungsstandards für Stadt-Umland-Verkehre auf Achsen mit Siedlungsschwerpunkten

Verkehrszeit	HVZ	NVZ	SVZ
Bedienungsstandard	20-Minuten-Takt	20-/60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt

Von diesem Standard kann nach unten abgewichen werden, wenn parallele Angebote bereits eine Grundversorgung sicherstellen oder Strecken nicht entlang von Siedlungsschwerpunkten verlaufen. Die Bahn-Regionalverkehre werden nicht nach diesen Standards beurteilt, da diese überwiegend der Verbindung in die weiter entfernten Regionen und nicht primär der Erschließung der direkten Nachbargemeinden Berlins dienen.

Aufgrund der geteilten Zuständigkeiten für die Stadt-Umland-Verkehre kann der Berliner Aufgabenträger nicht einseitig verbindliche Bedienungsstandards vorgeben. Diese stehen unter dem Vorbehalt der Abstimmung und Finanzierungsregelung mit den jeweiligen Umlandpartnern und sind Grundlage für Verhandlungen des VBB mit den Aufgabenträgern der Umland-Landkreise. Für die Abschnitte von Stadt-Umland-Linien, die Berliner Siedlungsbereiche erschließen, gelten die in Kapitel II.2.2 definierten Bedienungsstandards.

II.3 Qualitätsstandards

Neben den Zugangs- und Angebotsstandards sind auch qualitative Anforderungen an den ÖPNV ein wichtiger Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung und liegen zudem im unmittelbaren Interesse der Fahrgäste. Aus diesem Grund definiert der Aufgabenträger Qualitätsstandards, die beim Abschluss von Verkehrsverträgen sowie für die Genehmigungsbehörde bei der Beurteilung von Genehmigungsanträgen für Verkehre, die nicht vertraglich bestellt werden, als Orientierungswerte dienen. Entsprechende Vorgaben zu Pünktlichkeit, Anschlüssen, Umweltverträglichkeit und Barrierefreiheit können bzw. müssen von der Genehmigungsbehörde hierbei als Bewertungsmaßstab für die Genehmigungserteilung herangezogen werden.

Für die Erfüllung der Standards sind die als Vertragspartner des Aufgabenträgers bzw. als Genehmigungsinhaber tätigen Verkehrsunternehmen verantwortlich, unabhängig von der eventuell durchgeführten Vergabe von Subunternehmerleistungen. Die Einhaltung der Standards wird über subjektiv und objektiv zu messende Werte ermittelt.

II.3.1 Barrierefreiheit

Das novellierte PBefG enthält die Forderung, bis zum 1.1.2022 eine vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV herzustellen (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG). Dieses war bereits im NVP 2006-2009 ein wesentliches verkehrliches und soziales Ziel des Landes Berlin. Bei Umgestaltung, Neubau und Neubeschaffung sowie dem sukzessiven Ersatz bzw. Umbauprogramm von ÖPNV-Anlagen und bei Grundsanierung wird daher generell eine barrierefreie Ausgestaltung entsprechend der in Kapitel I.3.3 gesetzten Definition von Barrierefreiheit gefordert. Ebenso müssen neu beschaffte Fahrzeuge barrierefrei nutzbar sein. Neu zu genehmigende Linien müssen generell fahrzeugseitig eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleisten.

Innerhalb der Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans bis 2018 kann ein vollständig barrierefreier ÖPNV jedoch nicht hergestellt werden, da dies die vorhandenen Finanzressourcen übersteigt. Die NVP-Fortschreibung setzt daher Schwerpunkte:

- weitere Ausrüstung von S- und U-Bahnhöfen mit Aufzügen und Blindenleitsystemen,
- Vorgaben zum Einsatz niederfluriger Straßenbahnen (Mindesttakte auf nicht komplett mit barrierefreien Fahrzeugen befahrenen Linien),
- weiterer barrierefreier Haltestellenausbau bei Straßenbahn und Bus.

Rahmenvorgaben und Maßnahmen zur Barrierefreiheit werden im NVP nicht isoliert behandelt, sondern sind als Querschnittsthema folgendermaßen thematisch integriert worden:

Barrierefreie Infrastruktur

- Generelle Ausbaustandards in Kapitel II.3.1,
- Bis 2018 geplante Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen sowie Bus- und Straßenbahnhaltestellen in Kapitel III.2.

Barrierefreie Fahrzeuge

- Generelle Fahrzeuggestaltung in Kapitel II.3.3.2,
- Fahrzeugeinsatz bei der Straßenbahn in Kapitel IV.5.2,,
- Fahrzeugeinsatz beim Bus in Kapitel IV.6.2,

Barrierefreie Information und Vertrieb

- Barrierefreie Gestaltung von Information und Vertrieb in Kapitel II.3.3.3.

II.3.2 Objektive Qualitätsstandards

Die nachfolgenden objektiven Qualitätsstandards sind über die geltenden Verkehrsverträge umgesetzt und werden zum Teil während der Laufzeit des NVP weiterentwickelt. Die Weiterentwicklung erfolgt entsprechend den in den Verträgen verankerten Mechanismen.

II.3.2.1 Zuverlässigkeit / Regelmäßigkeit

Die Erbringung aller im Fahrplan angebotenen Fahrten ist für die Fahrgäste von großer Bedeutung. Nur im unvermeidbaren Einzelfall ist es hinzunehmen, dass geplante Fahrten ausfallen. Für die Wahrnehmung der Angebotsqualität aus Sicht der Fahrgäste ist zudem entscheidend, dass die laut Fahrplan angebotenen Fahrten auch regelmäßig erbracht werden. So wird beispielsweise eine verspätete Fahrt vom Fahrgast wie ein Ausfall empfunden, wenn die Verspätung größer ist als die eigentliche Taktfolge auf der Linie. Die Qualitätsmerkmale Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit[21] berücksichtigen daher, ob eine Fahrt wie geplant durchgeführt wurde und in welchem Zeitintervall dies erfolgt ist.

Grundsätzlich werden für jede ausgefallene bzw. nicht erbrachte Fahrt durch das Land Abzüge bei den Ausgleichszahlungen vorgenommen Darüber hinaus sollen die Verkehrsverträge den Ausfall von Leistungen so sanktionieren, dass für die Unternehmen ein ökonomischer Anreiz zur Erbringung der vertraglich vereinbarten Leistung besteht.

Regionalzug, S-Bahn

Bei Regionalzügen und bei der S-Bahn wird die Zuverlässigkeit derzeit ausschließlich über die ausgefallenen Fahrten erfasst. Fahrten gelten dann als ausgefallen, wenn diese nicht durchgeführt werden bzw. wenn die Verspätung über den jeweiligen Takt der betroffenen Linie hinausgeht. Bei der S-Bahn gehen die Ausfälle zudem in die Pünktlichkeitsermittlung ein. Für zukünftige Vergaben soll zwischen Ausfall (Nichtleistung) und Zuverlässigkeit (standardisiertes Qualitätsmerkmal) differenziert werden.

[21] Bezeichnung variiert nach Verkehrsvertrag.

U-Bahn, Straßenbahn, Bus

Bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus werden derzeit Ausfälle (Nichtleistung) erfasst. Ab dem 1.1.2014 wird das Qualitätsmerkmal Regelmäßigkeit neu eingeführt, nach dem künftig Verspätungen bzw. Verfrühungen, die eine vereinbarte Grenze überschreiten, als unregelmäßig gewertet werden. Ziel der Systemumstellung ist, die durch die Kunden wahrnehmbare Angebotsqualität besser darzustellen und über Indizien zum Bedarf an und zur Wirksamkeit von Maßnahmen zur Reduzierung von Behinderungen im Straßenraum und zur Stabilisierung des Betriebs zu verfügen.

Im Zuge der Umstellung werden die vertraglich vereinbarten Zuverlässigkeitsquoten für U-Bahn, Straßenbahn und Bus durch entsprechende Regelmäßigkeitsquoten ersetzt und angepasst. Diese sollen künftig in das vertraglich vereinbarte Bonus-Malus System eingehen.

Zur Kommunikation und Veröffentlichung soll eine ebenfalls neue, zusätzliche Kennzahl dienen, in deren Berechnung sowohl die Regelmäßigkeit aller durchgeführten Fahrten als auch die Ausfälle einfließen.

II.3.2.2 Pünktlichkeit

Aus Fahrgastsicht ist es wichtig, dass die ÖPNV-Verkehrsmittel pünktlich fahren und die jeweiligen Anschlüsse im Interesse einer hohen Reisegeschwindigkeit erreicht werden.

Der Nahverkehrsplan setzt folgende maximal zulässigen Toleranzgrenzen für die Pünktlichkeit der einzelnen Verkehrsmittel fest, die sich an den tatsächlichen betrieblichen Gegebenheiten orientieren und daher je nach Verkehrsmittel auch voneinander abweichen:

- Regionalzug 3 bis 5 Minuten Verspätung[22]
- S-Bahn 3 Minuten Verspätung[23]
- BVG (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) 3 Minuten Verspätung[24]

Folgende Sollwerte für den Anteil der pünktlich zu erbringenden Leistungen sind für das Jahr 2013 vertraglich vereinbart:

Tabelle 10: Pünktlichkeitsstandards

Verkehrsmittel	Regionalzüge	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Bus	Fähre[25]
Anteil pünktlicher Leistungen	95 %[26]	96 %	97 %	91 %	87 %	-

[22] Unterschiede nach Vertrag. Für neue Verträge sollen 3 Minuten als maximal zulässige Toleranzgrenze gelten.

[23] Bei verfrühter Abfahrt gelten Fahrten bis zum nächsten Messpunkt, an dem keine Verfrühung mehr gemessen wird, als ausgefallen.

[24] Zulässig sind außerdem Verfrühungen um bis zu 1,5 Minuten vor veröffentlichter fahrplanmäßiger Zeit.

[25] Für den Verkehrsträger Fähre werden keine Standards definiert, da diese nicht mit vertretbarem Aufwand zu überprüfen wären.

[26] Vorgabe DB Vertrag. Bei übrigen Verkehrsvertragen erfolgt eine streckenbezogene Bewertung der Pünktlichkeit.

Aufgrund der Verknüpfung der Merkmale Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit wird es bei den Verkehrsmitteln U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Zuge der Umstellung auf die neue Regelmäßigkeitsmessung zu einem Anpassungsbedarf der Standardvorgaben für die Pünktlichkeit kommen. Die neuen Standard- und Sollwerte sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans festzulegen, bis zu diesem Zeitpunkt gelten die bestehenden Vorgaben.

Für den S-Bahn-Bereich soll in den neuen Verkehrsverträgen mit Qualitätssteuerungssystemen gearbeitet werden, die nach der Höhe der Verspätung differenzieren: je höher die Verspätung, desto stärker soll die vertragliche Vergütung gemindert werden. Dabei soll ein kleiner Level an Verspätungen ohne Abzug toleriert werden, um im Interesse der Fahrgäste eine gewisse Flexibilität im Betriebsablauf zu erhalten (z. B. Warten auf Anschlüsse, Bewältigung unerwartet langer Fahrgastwechselvorgänge).

Für die Regionalzüge erfolgt im Rahmen der wettbewerblichen Vergaben (siehe Kapitel IV.2.2) eine Anpassung der Anforderungen. Aufgrund der längeren mittleren Reiseweiten und der unterschiedlich starken Fremdbeeinflussungen je nach Streckenabschnitt werden streckenspezifische Mindeststandards gesetzt, die im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe durch die Verkehrsunternehmen zusätzlich unterboten werden können. Im Ergebnis ergeben sich als Sollwert streckenbezogene Summen an maximal zulässigen Verspätungsminuten für die jeweiligen Streckenabschnitte.

Eine schrittweise Verbesserung der Pünktlichkeit soll auch mit Maßnahmen zur Beschleunigung des Straßenbahn- und Busverkehrs (Kapitel IV.9) erzielt werden.

II.3.2.3 Anschlussplanung und -sicherung

Die verkehrsträgerübergreifende Anschlussgestaltung ist eine wesentliche Voraussetzung für attraktiven ÖPNV. Dies beinhaltet sowohl die Festlegung von Anschlüssen im Fahrplan (Anschlussplanung) als auch deren Sicherung im täglichen Betrieb (technische Anschlusssicherung).

Aufgrund der hohen Netz- und Angebotsdichte ist es in Berlin jedoch weder möglich noch sinnvoll, für jeden Knotenpunkt zu jeder Tageszeit geplante oder gesicherte Anschlüsse zu definieren. Die NVP-Eckpunkte 2010-2014 fordern daher Schwerpunkte in Räumen und zu Zeiten mit geringeren Taktangeboten. Auf Basis entsprechender Untersuchungen werden daher Prinzipien für die Anschlussplanung definiert. Nach diesen Prinzipien sollen im Rahmen der jährlichen Fahrplanbestellung konkrete Vorgaben für die fahrplanmäßigen Anschlussbeziehungen und die zu berücksichtigenden Anschlussknoten und -beziehungen erarbeitet werden (vgl. Kapitel IV.8.1).

Ebenso wie der Planung unternehmensübergreifender Anschlüsse misst das Land Berlin deren technischer Sicherung eine sehr hohe Bedeutung bei. Während der Laufzeit des NVP sind daher unternehmensübergreifende technische Anschlusssicherungen einzuführen und mit dem Ziel der generellen Einführung zu erproben (vgl. Kapitel IV.8.2). Dabei sind „Insellösungen“ einzelner Unternehmen zu vermeiden. Die in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen kooperieren bei der Schaffung einer effizienten Lösung mit dem VBB. Die entsprechenden technischen Lösungen basieren auf den VDV-Schnittstellen 453 und 454.

Prinzipien zur Anschlussplanung und -sicherung

Die Anschlussplanung soll grundsätzlich unter Abwägung von Nutzen und Kosten erfolgen. Ziel ist die Minimierung der Umsteigezeit und damit der Gesamtreisezeit für eine möglichst große Zahl umsteigender Fahrgäste. Bei der Anschlussgestaltung sollen Prioritäten entsprechend der verkehrlichen Bedeutung und den betrieblichen Möglichkeiten gesetzt werden.

Die verkehrliche Anschlusssituation wird über folgende Kriterien beschrieben:

- Lage in der Stadt: Innerhalb und auf dem S-Bahn-Ring erfolgt die Anschlussplanung nach verkehrlicher Priorität und geeigneten baulichen und betrieblichen Gegebenheiten. Außerhalb des Rings sind Taktfolge und Bindung an andere Linien im Gesamtnetz zu berücksichtigen.
- Takt: Bei Taktfolgen häufiger als 10 Minuten sind in der Regel keine geplanten Anschlüsse erforderlich. Bei Linien im dichten und mittleren Takt, die mehrere Umsteigeknoten bedienen (Überbestimmung), erfolgt die Anschlussplanung nach verkehrlicher Priorität. Für Linien mit geringen Taktfolgen (20 Minuten und länger) und eindeutiger Anbindung erfolgt die Planung der Anschlüsse grundsätzlich mindestens in der SVZ, insbesondere bei geringen Taktfolgen auch über die ganze Betriebszeit hinweg.
- Umsteigerelevanz: Vorrang haben in der Planung Anschlussrelationen mit signifikanten Umsteigeströmen bzw. diejenigen Punkte mit dem jeweils größten Umsteigestrom. Die Ausrichtung erfolgt auf Anschlusspunkte mit dem absolut größten Umsteigestrom je Linie, dem Anschlusspunkt mit dem relativ größten Umsteigeranteil (bezogen auf alle Fahrgäste einschließlich Durchfahrer) je Linie.
- Lage im Netz: Bei Linien mit nur einem oder wenigen Anschlusspunkten zu anderen Linien bei eindeutigem erkennbarem Schwerpunkt erfolgt eine umfassende Planung möglichst zu allen Tageszeiten und für alle Fahrten. Bei Linien mit vielen Anschlusspunkten, aber eindeutigen Umsteigebeziehungen soll die Anschlussplanung zu möglichst vielen Tageszeiten und für die Mehrzahl der Fahrten in ausgewählten Relationen erfolgen. Bei Linien mit vielen Anschlusspunkten und ohne eindeutige Umsteigebeziehungen erfolgt die Planung im Einzelfall, wenn umsetzbar.
- Baulich-betriebliche Situation: Anschlüsse auf gleichen Bahnsteigen bzw. an derselben Haltestelle oder mit kurzen Fußwegen und geringen zu überwindenden Höhenunterschieden sind vorrangig auszuwählen. Anschlüsse in weitläufigeren Anlagen sind aufgrund der schwer kalkulierbaren unterschiedlichen Umsteigezeiten (Wegezeiten) der verschiedenen Fahrgastgruppen möglichst zu vermeiden oder nachrangig. Bei der Bemessung von Umsteigezeiten sind die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Fahrgäste angemessen zu berücksichtigen, vor allem bei Taktfolgen von 20 Minuten und seltener sowie bei besonderem Bedarf bspw. zur Erreichbarkeit sozialer und gesundheitlicher Einrichtungen.

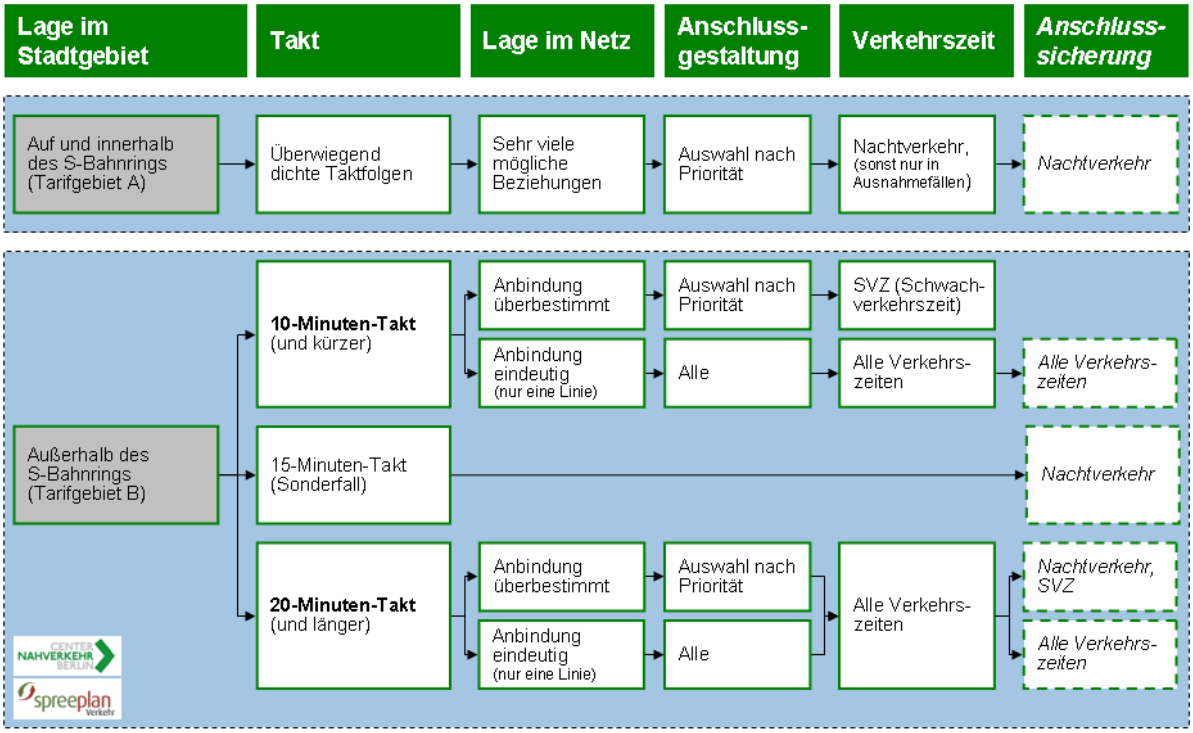
Eine technische Anschlusssicherung ist im Nachtverkehr grundsätzlich vorzusehen. Außerhalb des Nachtverkehrs sind technische Anschlusssicherungen vor allem in der SVZ und bei Linien mit geringen Taktfolgen zu prüfen und einzurichten, primär an Knoten mit eindeutigen Anschlussbeziehungen. Die Wartezeiten sind so zu bemessen, dass die Fahrplanstabilität möglichst nicht beeinträchtigt wird und eine signifikante Erhöhung der betrieblichen Aufwendungen vermieden wird. Vor Festlegung der entsprechenden Parameter sind die unter-

schiedlichen Belange (umsteigende/nicht umsteigende Fahrgäste, Betriebsstabilität, Pünktlichkeit) abzuwägen.

In der Konzeption von Anschlussplanung und -sicherung sind auf Basis dieser Kriterien der Umfang, die Priorisierung und Umsetzung im gesamten Liniennetz zu behandeln. Der Aufgabenträger entscheidet im Zweifel auf Vorschlag der Verkehrsunternehmen durch seine Bestellung über zu planende und zu sichernde Anschlüsse.

Wenn geplante Anschlüsse oder die Anschlusssicherung regelmäßig nicht eingehalten werden können, ist der Fahrplan in Abstimmung mit dem Aufgabenträger durch die Unternehmen entsprechend anzupassen. Ungeachtet der zuvor ausgeführten Prinzipien ist die letzte Fahrt eines Betriebstages auf Strecken ohne 24-Stunden-Bedienung zu sichern, gegebenenfalls auch durch Einsatz eines anderen Beförderungsmittels (Taxi). Das Fahrpersonal ist dahingehend zu schulen, dass es auf umsteigende Fahrgäste achtet.

Abbildung 2: Konzeptansatz der Anschlussplanung



II.3.2.4 Kapazität

Kapazität ist ein wichtiges Leistungsmerkmal für den ÖPNV und ein maßgebliches Qualitätskriterium für die Attraktivität aus Kundensicht. Allerdings zeigt die Erfahrung, dass der für den Einzelfall vertraglich geforderte Nachweis der Einhaltung oder Überschreitung der derzeit geltenden Vorgaben zur Kapazität, wie sie in den Verkehrsverträgen mit den Unternehmen vereinbart wurden, sowohl für die Unternehmen wie auch für den Aufgabenträger schwierig und sehr aufwendig ist. Die Möglichkeiten, die tatsächliche Auslastung eines Angebots zu erfassen und im Abgleich mit den jeweils bereitgestellten Kapazitäten zu bewerten, sind bislang nicht hinreichend entwickelt.

Aus diesem Grund greift der Aufgabenträger den Prüfauftrag der NVP-Eckpunkte 2010-2014 insofern auf, als innerhalb der Laufzeit des NVP 2014-2018 die Anwendung der bestehenden Methoden zur Messung der Kapazität weiterentwickelt werden soll. Hierdurch soll die Erfüllung der bestehenden Standards besser abgebildet werden können.

Grundsätze

Die angebotene Kapazität soll sich am Fahrgastaufkommen und den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren. Dabei sollen die hier festgelegten Vorgaben sicherstellen, dass in den Fahrzeugen ausreichende Sitzplätze verfügbar sind, im Regelfall keine Fahrgäste an Haltestellen zurückbleiben und Überfüllungen auch während der Hauptverkehrszeit nur vereinzelt vorkommen.

Für U-Bahn, Straßenbahn und Bus gelten Vorgaben zur Auslastung an Sitz- und Stehplätzen. Für die S-Bahn gilt die Vorgabe der Zuglängen, als wesentliche und nachprüfbare Kapazitätsvorgabe. Im Übrigen können neue Regelungen zu den Kapazitätsstandards bei der S-Bahn erst auf Basis der im Anschluss an den aktuellen, bis 2017 laufenden Vertrag beginnenden neuen vertraglichen Grundlagen etabliert werden.

Bei regelmäßiger Nichteinhaltung der Standards trotz guter Betriebsstabilität (keine Pulkbildung) soll Abhilfe zunächst im Rahmen der Fahrzeugdisposition hinsichtlich größerer Fahrzeuge (Bus, Straßenbahn) bzw. längerer Züge (Schienenverkehr) erfolgen. Soweit eine solche Kapazitätserhöhung auf Basis einer Optimierung der Disposition des bestehenden bzw. nach Vertrag vorzuhaltenden Fahrzeugparks nicht möglich ist, ist zur Beseitigung des Kapazitätsengpasses eine Bestellung zusätzlicher Fahrten zu prüfen.

Kapazitätsstandards

Sitzplatzverfügbarkeit

Es ist eine ausreichende Sitzplatzkapazität je Linie und Richtung vorzuhalten, damit Fahrgäste mit einer Fahrzeit über 15 Minuten im Regelfall nicht stehen müssen.

Innerhalb des S-Bahn-Rings sind während der HVZ Abweichungen zulässig.

Vermeidung von Überfüllungen

Die Gesamtkapazität (Sitz- und Stehplätze) ist so zu bemessen, dass es im Regelfall nicht zu Überfüllungen kommt. Konkret bedeutet dies, dass in einem 20-Minuten-Intervall das Fahrgastaufkommen in keinem Streckenabschnitt größer als 65 % der Gesamtkapazität aus Sitzplätzen und Stehplätzen (4 Fahrgäste pro qm) sein soll.

An Schultagen darf auf einem Abschnitt von maximal 2 km Länge für jede Buslinie in einem 20-Minuten-Intervall das Fahrgastaufkommen auf 90 % der Gesamtkapazität ansteigen.

Mitnahme aller Fahrgäste

Im Regelfall müssen alle an einer Haltestelle wartenden Fahrgäste befördert werden können. Dies gilt insbesondere auch für sensible Nutzergruppen mit besonderem Platzbedarf (z. B. Personen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen).

Ausnahmen

Von den vorstehenden Standards kann bei Großveranstaltungen abgewichen werden.

Gesamtkapazität im Fahrzeugpark

Seitens der Unternehmen wird einmal jährlich mitgeteilt, welche Sitz- und Stehplatzkapazität im fahrplanmäßig einsetzbaren Fahrzeugpark nach Fahrzeugtyp vorhanden ist. Die Verkehrsunternehmen stimmen sich bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen hinsichtlich der Kapazität (Stehplätze, Sitzplätze, Multifunktionsflächen) mit dem Aufgabenträger ab.

II.3.3 Weitere Qualitätskriterien

II.3.3.1 Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen

Bahnhöfe und Haltestellen sollen für alle Fahrgäste gut erreichbar sein und einen angenehmen, sicheren Aufenthalt bieten. Die in den NVP-Eckpunkten 2010-2014 sowie den früheren Nahverkehrsplänen entsprechend festgelegten Standards werden übernommen und hinsichtlich einiger Details angepasst.

Über die bestehenden gesetzlichen Vorgaben zur Haltestellenausstattung hinaus (bspw. Fahrplan, Haltestellenschild) werden Standards zu Aufenthaltsmöglichkeiten, Serviceangeboten, Wegweisung, Information und Vertrieb sowie zur Sicherheit und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern festgelegt (Tabelle 11).

Die Infrastruktur von Bahnhöfen und Haltestellen ist auf die Anforderungen von Fahrgästen mit permanenter oder vorübergehender körperlicher, geistiger oder sensorischer Behinderung auszurichten. Bahnhöfe, Haltestellen und die vorhandenen Einrichtungen sollen grundsätzlich barrierefrei nutzbar und zugänglich sein. Die im NVP-Zeitraum bis 2018 konkret geplanten Maßnahmen zur Barrierefreiheit, insbesondere zur Gewährleistung eines ebenerdigen Einstiegs sowie zur Ausstattung mit Blindenleitsystemen sind im Kapitel III.2 aufgeführt.

Die Ausstattung von Haltestellen mit stufenlosen Einstiegen sowie die gesamte Gestaltung von Haltestellen und Fahrweg sind ein entscheidender Bestandteil der Beschleunigung des Straßenbahn- und Busverkehrs. Die Standards zur Haltestellenausstattung berücksichtigen daher nicht nur Anforderungen der Barrierefreiheit, sondern auch der Beschleunigung.

Tabelle 11: Standards zur Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen

Merkmal/Haltestellenkategorie Die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit soll grundsätzlich bei allen Bahnhöfen und Haltestellen sowie den jeweiligen Ausstattungsmerkmalen gewährleistet werden.	Regional-/ S-Bahn		U-Bahn		Straßenbahn		Bus	
	Bahnhof	mit hoher verkehrlicher Bedeutung	Bahnhof	mit hoher verkehrlicher Bedeutung	Haltestelle	mit hoher verkehrlicher Bedeutung	Haltestelle	mit hoher verkehrlicher Bedeutung
Aufenthalt und Service								
Sitzgelegenheit mit Witterungsschutz	X	X	X	X	E	X	E	X
Geschlossener Warteraum	E	E						
Mülleimer	X	X	X	X	X	X	X	X
Toiletten	E	X		E		E		E
Information und Vertrieb								
Wegweisung zur Haltestelle	X	X	X	X	E	E	E	E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang, Anschlusslinien etc.	X	X	X	X	E	X		E
Dynamische Zielanzeige mit aktueller Wartezeit	X	X	X	X	E	X	E	X
Lautsprecheransagen und Uhr	X	X	X	X		E		E
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	X	X	X	X	X*	X
Umgebungsplan/Ortsplan/Haltestellenplan	X	X	X	X	E	X	E	X
Fahrscheinverkauf durch Personal	E	E		E				
Fahrausweisautomat mit ges. VBB-Angebot	X	X	X	X	**	**		E
Sicherheit								
Beleuchtung	X	X	X	X	X	X	X	X
Personal vor Ort	E	E	E	E				
Notrufmöglichkeit (Telefonzelle/Notrufsäule)	X	X	X	X		E		E
Angabe der Unternehmensrufnummer	X	X	X	X	X	X	X	X
Videoüberwachung	E	E	E	E				
Verknüpfung								
Taxihalteplatz	E	X	E	X		E		E
Carsharing/Mietwagenangebote		E		E				

X = Standardausstattung
E = im Einzelfall zu prüfen
X* = Bei Platzmangel oder geringer verkehrlicher Bedeutung verzichtbar
** = Automaten mit eingeschränktem Angebot befinden sich in den Fahrzeugen

Bahnhöfe und Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung weisen wichtige Umsteigebeziehungen, hohe Nachfrage oder Lage an wichtigen öffentlichen Einrichtungen, Institutionen, Geschäftszentren etc. auf. Im Einzelfall ist die Zuordnung durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abzustimmen.

Grundsätzliche Anforderungen an barrierefreie Ausstattung

An die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen werden die folgenden grundlegenden Anforderungen gestellt, Abweichungen sind mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB) abzustimmen:

- Kurze, direkte, stufenlose und hindernisfreie Wegeverbindungen zur und innerhalb der Station;
- Stufenloser Zugang zum Bahnsteig und zum Haltestellenbord durch Bordabsenkungen (Bus, Straßenbahn) und Aufzüge (bei Neubauten in der Regel mit einer Kabinengröße von 210 x 140 cm) bzw. Rampen (Bahnhöfe von Regional-, S- und U-Bahn);
- Ausstattung mit Blindenleitsystemen sowie visuelle Gestaltung mit guten Kontrasten und ausreichender Ausleuchtung;
- Barrierefrei zugängliche und nutzbare Liniennetzpläne, Fahrpläne, statische, dynamische sowie akustische Informationen (siehe Kapitel II.3.3.3) sowie Vertriebseinrichtungen (siehe Kapitel II.5).

Generell sollen mindestens die technischen Anforderungen der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) herausgegebenen VDV-Mitteilung „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV“ für den Betrieb nach EBO, BOStrab und BOKraft erfüllt sein, soweit nicht auf andere konkrete Normen und Empfehlungen verwiesen wird. Im SPNV ist die TSI PRM (Technische Spezifikation Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen, 2008/164/EG i.V.m. 2012/464/EU) für Stationen und Fahrzeuge zu beachten.

Gewährleistung der Nutzbarkeit der Aufzüge

Die Verfügbarkeit bzw. Betriebsbereitschaft von Aufzügen ist entscheidend für deren Nutzen. Bei nie ganz auszuschließenden Störungen ist neben der entsprechenden Information der Betroffenen (siehe Kapitel II.3.3.3) vor allem eine unverzügliche Behebung des Problems notwendig. Auf Störungen muss während der Betriebszeit innerhalb von zwei Stunden mit Instandsetzungsmaßnahmen reagiert werden. Nach höchstens einer Woche muss die Betriebsfähigkeit wieder hergestellt sein, soweit nicht aufgrund von durch die Verkehrsunternehmen nicht zu vertretenden Umständen (bspw. nicht lieferbare Ersatzteile) ein längerer Zeitraum benötigt wird. Über gestörte Aufzüge ist stets aktuell zu informieren. Die durchschnittliche Verfügbarkeit der Aufzüge muss mindestens 95 % betragen.

Soweit die Verkehrsunternehmen unmittelbar die Nutzbarkeit der Aufzüge verantworten, sind – soweit noch nicht geschehen – entsprechende Regelungen in den Verkehrsverträgen zu verankern. Soweit die Aufzüge im Einwirkungsbereich eines anderen Infrastrukturbetreibers stehen, ist zu prüfen ob und wie auf vergleichbare Qualitätsstandards hingewirkt werden kann.

Ausstattung für Blinde und Sehbehinderte

Bahnhöfe und Haltestellen sind bei Neuerrichtung und insbesondere im Zuge von Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen mit einem Blindenleitsystem in Form von Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern aus optisch und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren im Sinne einer „geschlossenen Informationskette“ für den ÖPNV auszustatten (nach dem Stand der Technik, also der überarbeiteten DIN 32984). Die konkrete Ausführung gemäß den nachfolgenden Anforderungen erfolgt angepasst an die jeweilige örtliche Situation und unter Abstimmung mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB).

- Leitstreifen zu wichtigen Stellen (Aufzügen, Bushaltestellen, Treppen in Bahnhöfen, Fahrzeugeinstieg usw.) sowie Aufmerksamkeitsfelder an Einstiegstellen, Treppen und Wegeverzweigungen,
- Durchgängige Blindenleitstreifen („vom Eingang bis zur Fahrzeugtür“) in komplexeren Bahnhöfen und Haltestellen,
- kontrastreiche Kennzeichnung von Bahnsteigkanten, Treppen, Rolltreppen und Bordsteinen sowie großflächigen Verglasungen,[27]
- Handläufe an beiden Seiten der Treppen, von der ersten bis zur letzten Stufe (entsprechend DIN 18040-1),
- weitere Ausstattung von Aufzügen und Handläufen mit taktiler Beschriftung,
- akustische Informationssysteme, etwa Sprachansagen in Aufzügen und Bahnhöfen,
- Werbegrafik darf erforderliche Verkehrsflächen nicht beeinträchtigen.[28]

Während der Laufzeit des NVP soll auf Basis der bisherigen Vorgaben durch die Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträger und die Straßenbaulastträger gemeinsam mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung ein vereinheitlichter Kriterienkatalog für die Gestaltung der Blindenleitsysteme an Bus- und Straßenbahnhaltestellen entwickelt werden.

Barrierefreie Bahnsteig- und Bordsteinhöhen an Haltestellen

Bahnsteig- und Bordsteinhöhe sollten durch die Infrastrukturunternehmen bzw. den Straßenbaulastträger grundsätzlich auf die Höhe des Fahrzeugbodens ausgerichtet werden, gegebenenfalls auch durch Anpassungen nur eines Teils des Bahnsteigs:

- Als Reststufe wird für neu zu beschaffende Fahrzeuge ein Zielwert von maximal 30 mm vorgesehen, für vorhandene vollständig barrierefreie Fahrzeuge maximal 50 mm. Als Toleranzbereich können diese Werte je nach Gleiszustand, Radreifenverschleiß und Besetzungsgrad um maximal 20 mm überschritten werden. Die infrastrukturseitige Einhaltung dieser Vorgaben bei Neu-, Um- und Ausbauten erfolgt grundsätzlich durch die Anwendung der in Tabelle 12 vorgegebenen Bahnsteighöhen.

[27] Entsprechend DIN 18040 Teil 1 und DIN 32975

[28] Entsprechend DIN 32975

- Die Spaltbreite zwischen Bahnsteig und Fahrzeugzugang ist möglichst gering zu halten. Für neu zu beschaffende Fahrzeuge sind 30 mm, für vorhandene vollständig barrierefreie Fahrzeuge 50 mm Restspalt als Zielwert vorzusehen.
- Abweichungen von diesen Werten sind in Abstimmung mit dem LfB zulässig, wenn dies aus technischen Gründen erforderlich ist, bspw. bei Anlage von Bahnsteigen in Kurven oder wenn Fahrzeuge aufgrund der Gleisgeometrie ausschwenken.

Zur Minimierung von Restspalt und -stufe ist die weitgehend parallele Anfahrbarkeit von Bahnsteigen und Haltestellenborden eine wesentliche Voraussetzung.

Die bei vorhandener Kurvenlage teilweise auftretenden Lücken lassen sich allerdings in der Regel nicht mit vertretbarem Aufwand reduzieren, hier sollen bei relevanten Spaltmaßen entsprechende akustische Warnhinweise erfolgen.

Tabelle 12: Standards zu Bahnsteig- und Bordsteinhöhe an Haltestellen

Verkehrsmittel	Bahnsteig-/Bordsteinhöhe	Besonderheiten
Regionalzüge	760 mm über Schienenoberkante (SOK)	
S-Bahn	960 mm über SOK	Sollhöhe für reinen S-Bahn-Betrieb gemäß EBO
U-Bahn	Großprofil: 950 mm über SOK	Standard mit Einführung der Baureihe H
	Kleinprofil: 875 mm über SOK	Standard mit Einführung der Baureihe Hk
Straßenbahn	Bei Bahnsteigen mindestens 220 mm über SOK über die gesamte Bahnsteiglänge	Bei baulich schwierigen Randbedingungen sind 220 mm Bahnsteighöhe ggf. nur teilweise zu gewährleisten (vordere Bahnsteighälfte auf mind. 10 m)
Bus	Bei allen Haltestellen 160 mm bis 200 mm (bei gemeinsamen Bus/Straßenbahnhaltestellen 220 mm) über der Fahrbahn (Sonderbord, Höhe in Abhängigkeit von der Anfahrbarkeit der Haltestelle).	Bei schwach frequentierten Halten sowie in sensiblen Bereichen des Straßenraums (etwa sich beidseitig anschließende Einfahrten) kann die Bordsteinhöhe auf bis zu 120 mm herabgesetzt werden.

Bei Neu- und Umbau von Bushaltestellen sind grundsätzlich erforderlich:

- Ausführung der Haltestelle als Haltestellen-Kap oder als eigener Bahnsteig,
- Ausführung des Bordsteins als Formstein mit Anfahrhilfe („*Kasseler Bord*“).

Im Straßenbahnverkehr sind analog bei Neu- und Umbauten sowie Grundinstandsetzungen grundsätzlich erforderlich:

- Ausführung der Haltestelle mit eigenem Bahnsteig, als Haltestellen-Kap (mit verschwenkten Gleisen) oder als „überfahrbares Kap“;
- Bei dauerhaft parallel fahrenden Buslinien möglichst gemeinsame Haltestellen, als Haltestellenbord ist das „*Dresdner bzw. Berliner Kombibord*“ zu verwenden;

ÖPNV-Sonderborde, wie beispielsweise das *Kasseler Bord,* reduzieren durch ihre Höhe die Einstiegsstufe und ermöglichen durch ihre Form, dass Busse sehr dicht an die Haltestelle heranfahren können. Restspalt und -stufe werden minimiert, beides gewährleistet die barrierefreie Nutzbarkeit und Zugänglichkeit und verkürzt zudem die Fahrgastwechselzeit. Kaphaltestellen bei Bus und Straßenbahnen wirken in diesem Sinne ebenfalls doppelt. Die Haltestellengestaltung bei Straßenbahn und Bus wird als wesentlicher Bestandteil der Vorgaben und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV auch im entsprechenden NVP-Kapitel berücksichtigt.

II.3.3.2 Fahrzeugausstattung und Fahrzeugeinsatz

Ansprechend und komfortabel gestaltete Fahrzeuge spielen für die Attraktivität des ÖPNV eine entscheidende Rolle. Auch die Barrierefreiheit des ÖPNV erfordert vor allem entsprechend gebaute und ausgestattete Fahrzeuge, um im Zusammenspiel mit der Infrastruktur an Bahnhöfen und Haltestellen (siehe voriges Kapitel) ein durchgängig barrierefreies Angebot zu gewährleisten. Die Standards für Fahrzeugausstattung sichern daher vor allem Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit. Vorgaben zur Fahrgastinformation werden im Kapitel II.3.3.3 und sicherheitsrelevante Gestaltungsvorgaben im Kapitel II.3.3.5 gesetzt, zur Sauberkeit in Kapitel II.3.3.6. Umweltbezogene Anforderungen an die Fahrzeuge des ÖPNV werden im Kapitel II.4 beschrieben.

Aufenthaltsqualität

Ein wesentlicher Faktor der Aufenthaltsqualität ist das Platzangebot. Entsprechende Standards zur Kapazität an Sitz- und Stehplätzen werden im Kapitel II.3.2.4 gesetzt. Weiterhin sind ausreichend große Mehrzweckabteile für Fahrgäste im Rollstuhl, mit Rollator oder mit Kinderwagen vorzusehen. Auf den Flughafenlinien ist bei der Kapazitätsbemessung der erhöhte Platzbedarf für Gepäck zu berücksichtigen. Bei Fahrzeugneubeschaffungen im Schienenverkehr ist zudem ausreichend Platz zur Fahrradmitnahme vorzusehen.

Ein hoher Fahrkomfort ist durch ruckfrei beschleunigende und bremsende Fahrzeuge gemäß dem Stand der Technik sowie durch entsprechende Ausbildung des Fahrpersonals sicherzustellen. Zum Wohlbefinden der Fahrgäste sind – soweit in den jeweiligen Verkehrsmitteln technisch umsetzbar – in der warmen wie in der kalten Jahreszeit jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse zu gewährleisten, die dem heutigen Standard im Pkw vergleichbar sind. Klimaanlagen sind so einzurichten, dass ab einem Außentemperaturwert von 24° Grad Celsius die Innenraumtemperatur auf rund 3 Grad Kelvin unterhalb der jeweiligen Außentemperatur gehalten und für eine angemessene Entfeuchtung gesorgt wird.

Der ungehinderte Blick der Fahrgäste durch die Wagenfenster ist zur Orientierung nötig. Er darf nicht durch Werbegrafik beeinträchtigt werden. Fensterbeklebungen dürfen daher grundsätzlich nur auf einem Teil der gesamten Fensterfläche eines Fahrzeugs angebracht werden. Die verwendeten Beklebungen sowie bedruckte Anti-Scratching-Folien sollen höchstmögliche Transparenz aufweisen. Die Erkennbarkeit als ÖPNV-Fahrzeug darf durch Werbegrafik nicht eingeschränkt werden.

Barrierefreie Fahrzeuge

Ausstattung und Gestaltung der Fahrzeuge gelten als barrierefrei, wenn sie den gesetzlichen Mindestnormen und den technischen Anforderungen der VDV-Mitteilung „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV“ entsprechen. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge den Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität der so genannten EU-Busrichtlinie (2001/85/EG) entsprechen, die seit 2005 für Neufahrzeuge gilt. Im Eisenbahnbereich sind die Anforderungen der EU-Richtlinie 2008/164/EG (TSI PRM, Technische Spezifikation für Interoperabilität, Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen) zu beachten. Zudem ist es Ziel des Landes Berlin, im Regionalverkehr bei künftigen Vergaben den „Anforderungskatalog Barrierefreiheit im Regionalverkehr“[29] als Grundlage der entsprechenden Vorgaben zu nutzen.

Die Fahrzeuge müssen für einen sicheren und barrierefreien Fahrgastwechsel ausgelegt sein. Ebenso sollte im Sinne eines attraktiven Angebots mit kurzen Reisezeiten der Fahrgastwechsel nicht länger dauern, als technisch und aus Komfortgründen erforderlich.

Die nachfolgenden Standards gelten soweit nichts anderes benannt wird, generell für Neubeschaffungen und soweit technisch machbar für Redesign-Maßnahmen an Bestandsfahrzeugen. Die konkrete Umsetzung einschließlich ggf. erforderlicher Abweichungen ist mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB) abzustimmen.

Im Einzelnen werden die nachfolgenden Anforderungen an die Fahrzeuge gestellt:

- ausreichend breite und hindernisfreie Türen mit leicht erkenn- und bedienbaren Türöffnern;
- niveaugleicher und soweit technisch möglich spaltloser Zustieg (Zielwert sind Reststufe und Restspalt von maximal 30 mm für Neu- und maximal 50 mm für vollständig barrierefreie Bestandsfahrzeuge) durch Anpassung von Kantenhöhen und Einstiegshöhen oder – soweit dies technisch nicht möglich ist – durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen;
- bei S- und U-Bahn Schließung des Restspaltes durch fahrzeuggebundene automatische Klapprampen (soweit diese nicht vorhanden sind, sind zumindest auf den barrierefrei zugänglichen Bahnhöfen mobile Anlegerampen vorzuhalten);

[29] vgl. http://www.barrierefreiheit.de/barrierefreier_regionalverkehr.html

- bei Omnibussen eine Einstiegshöhe von maximal 270 mm (nach Aktivierung der Absenkvorrichtung); mindestens eine der beiden ersten Türen muss barrierefrei gestaltet sein, einschließlich einer Rampe für 350 kg Last, bei barrierefreier Gestaltung ausschließlich der zweiten Tür muss die Kontaktaufnahme zum Fahrer möglich sein und es sind die Vorgaben zu den Haltestellen in Kapitel III.2.2.2. zu beachten, automatisches Kneeling ist vorzusehen;
- Einstiegsmöglichkeit von Fahrgästen mit Behinderung bei S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn im Sicht- und Kommunikationsbereich des Fahrers, wenn technisch machbar an der jeweils ersten Fahrzeugtür; alternativ muss die Kontaktaufnahme zum Fahrer möglich sein; im Bahnregionalverkehr muss die Kontaktaufnahme zum Zugpersonal generell möglich sein;
- fahrzeuggebundene Einstiegshilfen müssen funktionsfähig gehalten werden, bei ihrem Einsatz darf kein Restspalt verbleiben;

Auch während der Fahrt muss ein verkehrssicherer Aufenthalt im Fahrzeug gewährleistet sein. Dafür erforderlich sind:

- ausreichende Bewegungsflächen (Tür- und Gangbreiten, Wendemöglichkeit für Rollstühle) und stufenlose Erreichbarkeit des Wageninnenraums;
- optische und akustische Haltestelleninformationen und Türschließwarnungen;
- für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer nutzbare Mehrzweckflächen in Türnähe: Bei Eindeckerbussen und Straßenbahnen im Bestand ein Stellplatz, bei Regional-, S- und U-Bahnzügen, Doppeldeckerbussen und bei allen Neubeschaffungen im Bus- und Straßenbahnverkehr (mit Ausnahme von Standard-Eindeckerbussen und kleineren Fahrzeugen) mindestens zwei Stellplätze;
- entsprechend beschilderte Sitzplätze für Fahrgäste mit Behinderung in Türnähe sowie mindestens ein Sitz für kleinwüchsige Fahrgäste;
- bei Bussen Gewährleistung ausreichender Sitzplätze auch im Bereich zwischen erster und zweiter Türe;
- kontrastreiche Innenraumgestaltung und behindertengerechte Haltegriffe, Handläufe und Bedienelemente;

Im Busnetz werden – von begründeten Ausnahmen abgesehen, bspw. der Einsatz eines historischen Fahrzeugs auf der Buslinie 218 – bereits nur noch in diesem Sinne barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt. Im U-Bahn-Bereich werden die vollständig barrierefrei nutzbaren Fahrzeuge der Baureihen HK und H eingesetzt, alle weiteren Fahrzeuge sind bedingt barrierefrei über Anlegerampen zugänglich. Analog sind bei der S-Bahn noch die ebenfalls nur bedingt barrierefreien Fahrzeuge der Baureihen 480 und 485 im Einsatz.

Mit der laufenden Beschaffung neuer Niederflurstraßenbahnen vom Typ FLEXITY werden bis 2017 die noch vorhandenen nicht barrierefreien Straßenbahnen schrittweise aus dem Linienverkehr genommen. Die bereits vorhandenen Niederflurstraßenbahnen sind bis dahin so einzusetzen, dass unter Beachtung von technischen und wirtschaftlichen Anforderungen ein möglichst großer Teil des Liniennetzes in bestimmten Mindesttakten bedient wird. Die betroffenen Linien und Mindesttakte sind in Kapitel IV.5.2 festgelegt.

Im Eisenbahnregionalverkehr werden mit wenigen Ausnahmen bereits jetzt nur Fahrzeuge mit barrierefreier Zugänglichkeit (Überfahrrampe, Aufstellplatz im Fahrzeug) eingesetzt, bis 2015 sollen die wenigen noch vorhandenen älteren Fahrzeuge ersetzt werden.

II.3.3.3 Information und Kommunikation

Fahrgastinformationen sind über die gesamte Reisekette hinweg erforderlich: vor Antritt und während der Fahrt, beim Umsteigen und auch nach Fahrtende bzw. vor der Rückfahrt. Vor allem Neukunden und Touristen sind aufgrund ihrer geringen Kenntnisse des Berliner ÖPNV-Systems auf Informationen angewiesen. Die „Hemmschwelle“ zur Nutzung des ÖPNV muss so niedrig wie möglich sein, da dies bei der Verkehrsmittelwahl entscheidend ist. Aber auch mit dem ÖPNV-System vertraute, regelmäßige und gelegentlichen Fahrgäste profitieren von aktuellen, verfügbaren, gut aufbereiteten und verständlichen Informationen, insbesondere im Fall von Störungen.

Die Bereitstellung von Informationen und deren Kommunikation ist grundsätzlich eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen, vollständige, verständliche, aktuelle und verfügbare Informationen sind ein wesentliches Marketinginstrument. Es hat sich dennoch als notwendig erwiesen, Mindeststandards zur Information im Nahverkehrsplan festzulegen.

Generelle Vorgaben

Aktuelle und verständliche Informationen sind generell sowohl im normalen Betrieb als auch im Falle von Störungen und sonstigen Abweichungen vom regulären Fahrplan erforderlich. Diese werden im Rahmen der Kundenzufriedenheitsmessung bewertet. An Bahnhöfen und Haltestellen sowie in Fahrzeugen und Informationsprodukten ist Fahrgastinformationen optisch der Vorrang gegenüber Werbung einzuräumen. Basis der formalen Gestaltung sind die entsprechenden Richtlinien des Handbuchs „Fahrgastinformation“ zur Gestaltung von Fahrplänen und sonstigen Informationsprodukten, das der VBB gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entwickelt hat. Die weiteren Vorgaben orientieren sich an den spezifischen Anforderungen der Fahrgäste in Berlin.

- Aktualität: Alle Fahrgastinformationen müssen stets auf dem aktuellen Stand sein. Dabei sind die Änderungen während einer Fahrplanperiode auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Die über Internet oder per Smartphone-App verfügbaren Fahrplandaten müssen jeweils unternehmensübergreifend dem aktuellen Stand einschließlich aller geplanten Änderungen und Abweichungen vom Regelbetrieb bspw. aufgrund von Baustellen entsprechen. Informationen zu umfassenderen Fahrplanänderungen während einer Fahrplanperiode müssen unter anderem über das Internet und über Abonnementdienste bekannt gegeben werden sowie in den Kundencentern der Verkehrsunternehmen verfügbar sein.

- Konsistenz: Die Informationen in den verschiedenen Medien (Internet, Smartphone-Apps, Haltestellenaushänge, Fahrplanbücher, etc.) müssen inhaltlich übereinstimmen. Die Fahrplanauskunft über die Internetseiten der Verkehrsunternehmen und des VBB soll inhaltlich einheitlich sein, die Benutzeroberfläche kann dabei weiterhin unternehmensspezifisch sein. Entsprechend den formalen Vorgaben des VBB sind auch alle Printmedien so zu gestalten, dass das jeweilige Gesamtangebot des ÖPNV einheitlich und nicht unternehmensspezifisch dargestellt wird.
- Verfügbarkeit: Alle publizierten Fahrgastinformationen müssen möglichst sowohl in Printmedien als auch elektronischer Form verfügbar sein. Die aktuellen Fahrplaninformationen einschließlich Fahrplanänderungen sind über alle für die Kunden wesentlichen Informationskanäle rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Printmedien wie Fahrplanbücher, Liniennetzpläne oder Verkehrsatlas müssen mindestens eine Woche vor dem Fahrplanwechsel aktualisiert und in ausreichender Stückzahl verfügbar und über die Fahrplanperiode vorrätig sein. Das 2013 eingeführte verbundweite Fahrplanbuch für den gesamten SPNV im VBB ist beizubehalten.
- Verständlichkeit: Alle Fahrgastinformationen müssen so gestaltet sein, dass sie von den Fahrgästen leicht und wo möglich sprachunabhängig (über bildliche Darstellungen, Piktogramme etc.) verstanden werden.
- Barrierefreiheit: Die Gestaltung und Zugänglichkeit aller Fahrgastinformationen orientiert sich an der VDV-Mitteilung „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV" sowie der DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung". Alle Fahrgastinformationen sind grundsätzlich so weit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen. Sie müssen jeweils auch über die Barrierefreiheit der Verbindungen informieren. Die Informationen in elektronischen Medien (Internet, Smartphones) sind entsprechend der „Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz" (BITV) weiterzuentwickeln, der erreichte Stand ist beizubehalten. Insbesondere betrifft dies die detaillierten Informationen zur barrierefreien Ausstattung der Stationen, zur Abrufbarkeit barrierefreier Reiseketten einschließlich individuell einstellbarer Umsteigezeiten sowie aktuelle Informationen zur Nutzbarkeit von Aufzügen. Soweit nicht bereits vollständig barrierefreie Fahrzeuge auf den jeweiligen Linien eingesetzt werden, ist auch der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge fahrtengenau anzugeben. Die Menüführung von Fahrscheinautomaten ist unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen zu gestalten. Die konkrete Umsetzung der Vorgaben zur Barrierefreiheit erfolgt in Abstimmung mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB).
- Mehrsprachigkeit: Angesichts der hohen und zunehmenden Zahl ausländischer Gäste sollen möglichst viele schriftliche Informationen auch ohne Deutschkenntnisse verständlich sein. Dies betrifft vor allem Wegweisung, Informationen zu Abweichungen vom Regelbetrieb, Tarifinformationen und alle Informationen via Internet. Dabei sind vorzugsweise Piktogramme einzusetzen, diese sind entsprechend dem VBB-Handbuch einheitlich zu gestalten. Wesentliche akustische und visuelle Informationen müssen grundsätzlich auf Deutsch und Englisch erfolgen. Dies betrifft insbesondere Ansagen im Fahrzeug bei der Anfahrt auf wesentliche Umsteigeknoten und wichtige

Fahrtziele (z. B. Hauptbahnhof, Flughafen, Messegelände, Alexanderplatz u. dgl.), Ansagen in Fahrzeugen und an Stationen bei erheblichen, nicht kurzfristig behebbaren Störungen und Abweichungen vom Regelbetrieb (z. B. zu Schienenersatzverkehr oder Umfahrungsmöglichkeiten) sowie bei Veröffentlichungen in Print- oder Online-Medien zu baustellenbedingten Fahrplanänderungen. Fahrscheinautomaten sind mit mehrsprachiger Menüführung auszustatten.

- Störungen und Ersatzverkehre: Ein großes Gewicht kommt den Informationen bei Abweichungen vom regulären Fahrplan zu. Auf alle Störungen einschließlich gestörter Aufzüge ist stets aktuell und gesondert sowie in den elektronischen Auskunftsdiensten hinzuweisen. Die weiteren entsprechenden Vorgaben sind im Kapitel II.3.3.7 gemeinsam mit den planerischen Anforderungen an die Gestaltung von Ersatzverkehren dargestellt.

Über diese generellen Standards hinaus sind für die Informationsvermittlung an Bahnhöfen und Haltestellen weitere Vorgaben als Standards gesetzt, insbesondere zur dynamischen Fahrgastinformation mittels entsprechender Anzeiger:

Informationen an Bahnhöfen und Haltestellen

- Ausstattung: Die grundlegenden Ausstattungsmerkmale zur Information an Zugangsstellen sind in Kapitel II.3.3.1 aufgeführt.
- Dynamische Fahrgastinformation (DFI): Vorgaben zur Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen mit DFI-Anzeigern sind in Kapitel II.3.3.1 dargestellt. Das laufende Programm zur Ausstattung wichtiger Bus- und Straßenbahnhaltestellen mit Anzeigern des Dynamischen Auskunfts- und Informationssystems (DAISY) ist fortzuführen. Regionalzüge, S- und U-Bahnen sind auf Bahnhöfen außerdem akustisch anzukündigen. Bei Bussen und Straßenbahnen sind für Haltestellen, an denen mehrere Linien verkehren, sowie bei Linien mit unterschiedlichen Endhaltepunkten während der Laufzeit des Nahverkehrsplans verschiedene Alternativen zur akustischen Information („Sprechende Haltestelle“, fahrzeugseitige Außenansage, Ansage per Smartphone) zu prüfen und Handlungsempfehlungen zu benennen.
  Per DFI-Anzeiger sind jeweils die Liniennummer, das Fahrtziel und die verbleibende Zeit bis zur Ankunft anzugeben. Zwischenbahnhöfe und Haltestellen sind zu nennen, soweit sie zur eindeutigen Erkennung des Fahrtverlaufs nötig sind. Neue Anlagen sind entsprechend der DIN 32975 zu gestalten.
- Wegeführung: Auf allen Bahnhöfen und an Umsteigepunkten ist zwingend eine vollständige, eindeutige, leicht verständliche, aktuelle, übersichtliche und ggf. verkehrsunternehmensübergreifende Wegweisung erforderlich, die die Vorgaben zu Barrierefreiheit und Mehrsprachigkeit umsetzt. Für die Fahrgäste muss in allen Bereichen die Wegeführung erkennbar sein, bei S- und U-Bahnhöfen sowie stark frequentierten und komplexeren Verknüpfungspunkten sind die Infotafeln in allen Zwischen- und Zugangsebenen und an den Bahnsteigenden beizubehalten. Soweit möglich sind an Umsteigepunkten die jeweiligen Anschlusslinien konkret zu benennen.
- Info-Rufsäulen: An allen S- und U-Bahnhöfen sind Info-Rufsäulen vorzuhalten, sie müssen auffindbar platziert, in Blindenleitsysteme einbezogen und barrierefrei bedienbar sein.

Informationen in/an Fahrzeugen

- Dynamische Fahrgastinformation (DFI): In allen Fahrzeugen sind die nächsten Haltestellen rechtzeitig akustisch verständlich und – soweit bereits möglich – visuell anzukündigen, bei Neufahrzeugen sind für letzteres in der Regel DFI-Bildschirme vorzusehen. Dabei ist auf wichtige Übergangsmöglichkeiten an ausgewählten Bahnhöfen und Haltestellen hinzuweisen. In der Laufzeit des NVP soll basierend auf der ersten Umsetzung im Bahn-Regionalverkehr die Echtzeit-Darstellung von Umsteigemöglichkeiten per DFI in Fahrzeugen ausgebaut werden. Im Schienenverkehr ist akustisch die Angabe der Ausstiegsseite erforderlich, bei Straßenbahnen nur, soweit vom Regelfall des Rechtsausstiegs abgewichen wird.
- Außengestaltung: An allen Fahrzeugseiten müssen Zielangabe und Liniennummer des Fahrzeugs in möglichst großer Schrift und in kontrastreichen Farben nach DIN 32975 dargestellt werden, soweit dies technisch möglich ist. Bei Neubeschaffung ist dies generell erforderlich.

II.3.3.4 Fahrgastrechte

Berlin misst der Weiterentwicklung der Fahrgastrechte als Bestandteil eines attraktiven ÖPNV eine hohe Bedeutung bei. Dabei ist den besonderen Belangen von Fahrgästen mit Einschränkungen und Behinderungen sowie von älteren Fahrgästen Rechnung zu tragen.

Der Aufgabenträger strebt eine nachhaltige und umfassende Stärkung der Fahrgastrechte an. Hierzu gehören u. a. die ausreichende Information zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarife), mehr Rechte beim Ticketerwerb und verbesserte Bedingungen der Verkehrsangebote (Barrierefreiheit, Mitnahme von Kindern, Gepäck und Fahrrädern).

Die 2007 verabschiedete und 2009 in Kraft getretene EU Verordnung 1371/2007 zu Fahrgastrechten und das darauf aufbauende Fahrgastrechte-Gesetz in Deutschland gilt nur für den Eisenbahnverkehr (einschließlich Regionalverkehr und S-Bahn) und bezieht sich substanziell im Wesentlichen auf Haftungsregelungen bei Verspätungen und Ausfall von Zügen. Das Gesetz eröffnet (insbesondere wegen der dort enthaltenen Beschränkungen) keine Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrgastrechte für den ÖPNV im VBB-Gebiet. Ziel des Landes Berlin bleibt es daher, speziell für das VBB-Gebiet die Fahrgastrechte zu erweitern. Auf Basis eines Beschlusses des VBB-Aufsichtsrates vom November 2008 hat Berlin daher den VBB aufgefordert, gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Konzeption für die verbundweite Einführung von Fahrgastrechten im VBB-Gebiet zu entwickeln. Der Schwerpunkt der Ausweitung der Fahrgastrechte im VBB liegt aus Sicht des Berliner Aufgabenträgers auf der Erweiterung des VBB-Tarifs (Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen) um fahrgastfreundliche Regelungen. Dafür muss der VBB-Tarif analysiert werden, um dessen Regelungen an weitergehenden Zielsetzungen des Verbraucherschutzes auszurichten. Hierfür ist eine Kooperation mit den Verkehrsunternehmen erforderlich, da der VBB-Tarif nur durch die Verkehrsunternehmen geändert werden kann. Begleitend zur Weiterentwicklung der Fahrgastrechte können in einer Fahrgast- oder Kundencharta Grundsätze formuliert werden. Eine Fahrgastcharta selbst entfaltet jedoch noch keine unmittelbare Wirkung in der rechtlichen Beziehung zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen. Bedeutender ist daher die tatsächliche Verankerung der Fahrgastrechte im VBB-Tarif.

Nach bisherigen Erfahrungen sowohl in Berlin als auch in anderen Räumen sind erweiterte Fahrgastrechte ein sinnvolles Instrument zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in der Wahrnehmung des Kunden, sie weisen einen hohen Nutzen bei relativ geringen Kosten auf. Ein Teilbereich der Fahrgastrechte sind klar definierte Kundengarantien. Bei gleich bleibender objektiver Qualität verbessern sich die vom Kunden wahrgenommene Qualität und damit die Wertschätzung des Angebots durch die Fahrgäste, Kundenbindung und Nachfrage nehmen zu. Das Garantieversprechen wirkt in den Unternehmen als Anreiz zur Qualitätssicherung und -verbesserung.

Eine Schlichtungsstelle ist das „letzte Glied“ der Fahrgastrechte. Sie soll bei Streitigkeiten zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen einen Schlichtungsvorschlag unterbreiten, wenn sich beide Parteien nicht einigen konnten. Die Tätigkeit einer Schlichtungsstelle setzt also dann ein, wenn z. B. die Fahrgastrechte im Einzelfall nicht ausreichend, die Tarifbedingungen und Beförderungsbedingungen nicht fahrgastfreundlich genug oder die Verkehrsunternehmen zu einer Kulanzlösung nicht bereit sind.

Der Berliner Senat begrüßt, dass die Schlichtungsstelle öffentlicher Personenverkehr e.V. (söp) für die Kunden kostenlos Streitigkeiten zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen schlichtet.

II.3.3.5 Sicherheit

Das persönliche Sicherheitsempfinden bestimmt die Zufriedenheit und Fahrgastnachfrage erheblich mit. Aspekte der Geschlechtergerechtigkeit sowie die Belange älterer Fahrgäste verdienen hier besondere Aufmerksamkeit. Entscheidend für die Einschätzung des subjektiven Sicherheitsempfindens ist, was vom Fahrgast wahrgenommen wird. Handlungsbedarf besteht daher vor allem bei der vom Fahrgast subjektiv empfundenen Sicherheit, dennoch darf auch die weitere Verbesserung der objektiven Sicherheit (d. h. die tatsächliche Gefährdung, ausgewiesen in den Kriminalitätskennziffern) nicht vernachlässigt werden.

Ziel soll ein abgestimmtes Handeln der im Verkehrsverbund agierenden Partner für mehr Fahrgastsicherheit entsprechend dem *„Leitbild Fahrgastsicherheit“* des VBB sein.

Sicherheitskonzepte

Für die Beibehaltung und Verbesserung der Sicherheit bei beschränkten Ressourcen für Personalbesetzung von Fahrzeugen und Stationen sind abgestimmte Sicherheitskonzepte der Verkehrsunternehmen erforderlich.

Bei der Fortschreibung der Sicherheitskonzepte und bei der Erarbeitung künftiger Verkehrsverträge sind die Inhalte des gemeinsam mit anderen Verkehrsverbünden entwickelten „*Leitbilds Fahrgastsicherheit*“ sowie die *„Parameter für ein Sicherheitskonzept eines Verkehrsunternehmens“* des VBB zu berücksichtigen. Das gilt auch für geschlechtsspezifische und altersspezifische Besonderheiten sowie Belange von Menschen mit Behinderung. Spezielle Bedürfnisse dieser Fahrgastgruppen sind z. B. Einsehbarkeit der Fahrzeuge sowie der Haltestellen und deren Umgebung, ausreichend helle Beleuchtung, Sichtbarkeit und Ansprechbarkeit des Personals, Notrufmöglichkeit.

Anforderungen und Rahmenvorgaben gliedern sich in funktionale Anforderungen, Zuständigkeiten, Personaleinsatz, Vorgaben zu technischen Systemen (Überwachungs-, Notruf- und Informationstechnik), baulich-technischen und betrieblichen Aspekten sowie Präventions- und Kommunikationsmaßnahmen.

Die geschätzten Kosten und der Nutzen (Mehreinnahmen, Einsparungen bei den Folgekosten von Vandalismus) aller Maßnahmen sind abzuwägen.

Funktionale Anforderungen

- Hohe Überwachungsdichte und frühzeitige Erkennung von Gefährdungssituationen
- Klar geregelte Zuständigkeiten von Verkehrsunternehmen, Bundes- und Landespolizei sowie Land Berlin
- Sicherstellung schneller Hilfe bei Vorfällen durch geringstmögliche Reaktionszeit zwischen einem bei den Verkehrsunternehmen eingehenden Notruf und dem Eintreffen von Polizei und/oder Rettungsdiensten vor Ort
- Effektiver Personaleinsatz durch intelligente Verknüpfung von Personal und Technik, Stärkung der Wahrnehmbarkeit und Serviceorientierung des vorhandenen Personals
- Adäquate Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit: Vermittlung des tatsächlich hohen Sicherheitsniveaus und der gegebenen Möglichkeiten im Ernstfall („Befähigung des Fahrgasts“) unter Vermeidung einer Übersensibilisierung.
- Beachtung der Belange des Datenschutzes

Zuständigkeiten

Verkehrsunternehmen und Sicherheitsbehörden müssen bei gleichzeitig klar abgegrenzten Verantwortungsbereichen zusammenarbeiten und ihre Maßnahmen abstimmen. Die Sicherheitskonzepte sind danach auszulegen und benötigen eindeutige Zuständigkeiten.

Tabelle 13: Zuständigkeiten für Sicherheit

Akteur	Zuständigkeiten
Verkehrsunternehmen (BVG, S-Bahn, DB Regio AG, ODEG etc.), Infrastrukturunternehmen (DB Station und Service, etc.)	• Gewährleistung der Sicherheit innerhalb ihrer jeweiligen Fahrzeuge und Verkehrsinfrastruktur • Aufstellung und bedarfsgerechte Fortschreibung von Sicherheitskonzepten, welche sowohl die objektive Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten, als auch das Sicherheitsempfinden positiv beeinflussen • Abstimmung dieser Sicherheitskonzepte zwischen allen Beteiligten (Regelung Schnittstellen an Mischbahnhöfen, Austausch ÖPNV-spezifischer Informationen zur Sicherheitslage, ggf. Kooperation im Einsatzdienst usw.)

Akteur	Zuständigkeiten
Land Berlin	• Gewährleistung der Sicherheit im übrigen öffentlichen Raum • Koordination bei der Abstimmung der Sicherheitskonzepte durch die Unternehmen (auch bei Themen wie Datenschutz) • Ergänzung der Sicherheitskonzepte der Unternehmen soweit übergreifende Aspekte geregelt werden müssen • Auswertung der durch die Unternehmen erstellten Wirksamkeitsanalysen der Sicherheitskonzepte hinsichtlich öffentlicher Interessen (u. a. zum Sicherheitsempfinden von Frauen und Älteren sowie in ausgewiesenen Gebieten der sozialen Stadtentwicklung)
Polizei und Bundespolizei	• Verfolgung von Straftaten

Personaleinsatz

Eine der wichtigsten präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Straftaten und zur Vermittlung eines subjektiven Sicherheitsgefühls ist der Einsatz von Personal als Ansprechpartner für Fahrgäste.

Tabelle 14: Vorgaben zum Personaleinsatz unter Sicherheitsaspekten

Vorgaben	Maßnahmen
Umfang	• Mobile Ordnungskräfte der Verkehrsunternehmen nach Streifenplänen und anlassbezogen rund um die Uhr auf allen Stationen sowie in den Zügen und schwerpunktbezogen an Bus- und Straßenbahnhaltestellen • Einsatzplanung durch diejenigen Leitstellen der Verkehrsunternehmen, die für Sicherheitsaufgaben zuständig sind, in Übereinstimmung mit den abgestimmten Sicherheitskonzepten und entsprechend der aktuellen Informationslage, z. B. aus Erkenntnissen der Videoüberwachung, für das gesamte ÖPNV-Netz • Mit Landes- und Bundespolizei abgestimmte Einsatzplanung der Unternehmen • Anlassbezogene Verstärkung der Ordnungskräfte bei besonderen, sicherheitsrelevanten Ereignissen und Veranstaltungen sowie enge Abstimmung mit der Landes- und Bundespolizei • Für die Fahrgäste sichtbare Präsenz der Ordnungskräfte
Qualitative Anforderungen	• Serviceorientiertes Personalverhalten (Unterstützung bei Fahrkartenkauf, Beratung, Sicherheit, Service, z. B. Hilfe beim Einstieg mit Rollstuhl oder Kinderwagen) • Aufmerksamkeit aller Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen hinsichtlich Gefährdungssituationen, im Bedarfsfall aktive Hilfestellung bzw. Organisation von Hilfe; Sicherung der dazu erforderlichen Kompetenz, z. B. durch Sicherheits- und Deeskalationstraining • Ansprechendes äußeres Erscheinungsbild, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, gutes Betriebs- und Fachwissen

In Ergänzung zu der stationsbezogenen Verantwortung des Infrastruktureigentümers soll für die ab 2017 im S-Bahn-Bereich zu erbringenden Verkehrsleistungen ein fahrzeugbezogenes Sicherheitskonzept eingeführt werden. In Abhängigkeit von der Tageszeit wird ein Teil der eingesetzten Fahrzeuge durch Kundenbetreuer begleitet, wobei eine gleichmäßige Begleitquote innerhalb der jeweiligen Zeiträume sowie die Begleitung aller Zugfahrten im Nachtverkehr angestrebt werden. Zusätzlich werden Mindestanforderungen an den Einsatz von Sicherheitskräften gestellt, sowohl hinsichtlich der Anzahl von Zweierteams zur Bestreifung der Züge als auch als Vorgabe kurzer Interventionszeiten.

Technische Systeme

Die technischen Systeme sind als wichtiges Hilfsmittel und unter Beachtung der Belange des Datenschutzes und der Privatsphäre der Fahrgäste weiterzuentwickeln.

Tabelle 15: Vorgaben zu technischen Sicherheitssystemen (Überwachungs-, Notruf- und Informationstechnik)

Technik	Anforderungen
Videotechnik	• Bahnhöfe (Regionalverkehr, S- und U-Bahn): Weiterentwicklung von Videosystemen, die bisher primär betrieblichen Zwecken dienten. Ziel ist, auch sicherheitsbezogene Anforderungen zu erfüllen. Beispiele: Stärkere Berücksichtigung von Bahnsteigflächen, Abstellflächen, Aufzügen, Zu- und Abgängen, Verbindungswegen statt Fokus auf Ein-/Ausstiegsbereich; Bildspeicherung und -auswertung • Fahrzeuge: Grundsätzlich Ausstattung neu beschaffter Fahrzeuge mit Videotechnik; schrittweise Aufrüstung des bestehenden Fahrzeugparks unter Abwägung von Kosten und Wirksamkeit
Bildspeicherung und Auswertung	• Beobachtung der Aufnahmen aus Fahrzeugen und Anlagen anlassbezogen durch die verantwortlichen Sicherheitsleitstellen der Verkehrsunternehmen • Soweit die technischen Möglichkeiten für eine Echtzeitüberwachung (aktive Videoüberwachung) noch nicht gegeben sind, soll dies bei Neubeschaffung, Weiterentwicklung und Ersatz von Überwachungssystemen realisiert werden, wenn es sich zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit als geeignet erweist • In einem ersten Schritt Beobachtung auf zentralen Bahnhöfen zunehmend in Echtzeitüberwachung und nicht mehr nur anlassbezogen oder stichprobenartig • Nutzung der Bilder sowohl zur Erkennung von Gefährdungssituationen als auch zur Täterfeststellung/Nachweisführung, d. h. Speicherung in angemessenem Umfang (Datenschutz) • Lösung datenschutzrechtlicher Fragen beispielsweise durch Beschränkung der Bildspeicherzeiten sowie des Kreises zugriffsberechtigter Personen (Abstimmung mit dem Datenschutzbeauftragten des Landes durch die Unternehmen)

Technik	Anforderungen
Notruf- und Informations-technik	• Angabe einer Telefonnummer für Notrufe, z. B. durch Verweis auf bekannte Telefonnummern von Polizei und Feuerwehr oder Notrufnummern der Unternehmen sofern gegeben) • Mindestens zwei Notrufsäulen je S- und U-Bahnhof, bei mehreren Bahnsteigen eine Notrufsäule je Bahnsteig • Bei kombinierten Informations-/Notrufsäulen getrennte Rufknöpfe für Informationswünsche und Notrufe, damit in der jeweiligen Leitstelle Notrufe sofort erkannt und entsprechend schnell reagiert werden kann • Bei Auslösung des Notrufs Videobeobachtung im Bereich der Notrufsäule • Sofortige Aufnahme und Bearbeitung eingehender Notrufe (über Notrufsäule) durch die Sicherheitsleitstellen der Verkehrsunternehmen • Ansprache von Personen auf zentralen Bahnhöfen mit Echtzeitüberwachung durch gezielte Lautsprecherdurchsagen unabhängig von ausgelösten Notrufen

Bauliche und betriebliche Maßnahmen

Stationen und Fahrzeuge sind bei Neu- und Umbau sicherheitsorientiert zu gestalten. Dies erfordert vor allem Transparenz und Übersichtlichkeit.

Tabelle 16: Vorgaben zu baulichen und betrieblichen Sicherheitsmaßnahmen

Teilbereiche	Maßnahmen
Bahnhöfe und Haltestellen	• Transparente, übersichtliche Gestaltung (Helligkeit, Einsehbarkeit, leichte Orientierung) bei Neu- und Umbau von Zugangsbereichen, Verteilerebenen und Warte- bzw. Ein-/Ausstiegsbereichen
Fahrzeuge	• Übersichtliche Fahrgasträume • Einsicht in alle Fahrzeugbereiche auch von außen • Durchgang, mindestens aber Durchsicht zum Nachbarwagen • Sprechmöglichkeit mit dem Fahrpersonal • Notbremseinrichtungen in der Regional- und S-Bahn sowie an U-Bahnhöfen
Betriebliche Maß-nahmen	• Abends/nachts Ausstieg auch zwischen Bushaltestellen • Taxiruf im Anschlussverkehr

Prävention und Kommunikation

Zielgerichtete und angemessene Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit muss Vertrauen bei den Fahrgästen schaffen, ohne Ängste zu schüren. Sie sind von zentraler Bedeutung für das subjektive Sicherheitsempfinden. Kommunikationsarbeit und Prävention sind in laufender Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen, der Polizei und dem Land Berlin durchzuführen.

Tabelle 17: Vorgaben für präventive Sicherheitsmaßnahmen und Kommunikation

Teilbereiche	Maßnahmen
Prävention	Fortführung und Erweiterung sicherheitsfördernder Präventionsstrategien z. B. durch • Jugendprojekte, Informationsveranstaltungen in den Schulen und Sicherheitstraining für Fahrgäste; • Ausbildung von freiwilligen Schüler-Busbegleitern. • Zielgruppen, Inhalte und Vorgehen sind mit Bedacht auszuwählen, damit positive Effekte erzielt und Nachahmungs- bzw. Animationseffekte vermieden werden.
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	• Information durch die Verkehrsunternehmen über technische Einrichtungen (Video, Notrufsäulen) und deren Nutzung in Fahrzeugen und auf Stationen • Abbau von Ängsten und Unsicherheiten der Fahrgäste durch Medienarbeit (z. B. Informationen über die Sicherheitsleistungen) • Maßvolle und qualifizierte Kommunikation sicherheitsbezogener Themen zur Vermeidung einer Übersensibilisierung der Fahrgäste bzw. einseitiger und überbetonter Darstellungen in den Medien

II.3.3.6 Sauberkeit

Die Betreiber sind dafür verantwortlich, dass Anlagen[30] und Fahrzeuge einschließlich der gegebenenfalls im Ersatzverkehr eingesetzten Fahrzeuge, in ihrem Gesamtbild einen gepflegten Eindruck vermitteln und ein von der Allgemeinheit anerkanntes und zufrieden stellendes Niveau der Sauberkeit realisiert wird.

Unter Berücksichtigung der durch die Witterungsverhältnisse gegebenen Rahmenbedingungen sind mindestens folgende Anforderungen zu erfüllen:

[30] Hinsichtlich der Anforderungen an Bahnhöfe im Schienenpersonennahverkehr ist zu berücksichtigen, dass die entsprechenden Vorgaben nur insoweit vom Land Berlin über entsprechende Vereinbarungen in Verkehrsverträgen durchsetzbar sind, als der jeweilige Betreiber die rechtliche Möglichkeit hat, dafür erforderlichen Maßnahmen entweder selbst an den Bahnhöfen zu erbringen bzw. entsprechende Verträge mit der DB Station & Service AG abzuschließen.

Fahrzeuge:

- Äußeres Erscheinungsbild: Sauberer und sicher betretbarer Eingangsbereich sowie saubere Karosserie;
- Fensterscheiben gleichmäßig durchsichtig, d. h. sauber und frei von störenden Beschädigungen wie z. B. erheblich sichtbehinderndes „scratching“;
- Fahrgastraum: Sauberes Erscheinungsbild der Sitze, Fußböden, Wände, Türen, Haltestangen usw., keine groben Verunreinigungen

Haltestellen:

- Sauberes Erscheinungsbild des Innen- und Eingangsbereichs sowie der dazugehörigen Außenanlagen (z. B. Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz etc.).
- Ausreichende Verfügbarkeit und Benutzbarkeit von Papierkörben.

Generelle Handlungsvorgaben:

- Verunreinigungen an Haltestellen und Fahrzeugen sind unverzüglich zu beseitigen, wenn Fahrgäste grob in ihrem Empfinden gestört und bei der Nutzung von Anlagen und Fahrzeugen beeinträchtigt werden.
- Bei an Frosttagen nicht möglicher Grundreinigung im Außenbereich ist die vollständige Nutzbarkeit von Anlagen und Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dazu gehören z. B. die Lesbarkeit der Informationen an Haltestellen (Fahrpläne, Umgebungspläne, Tarifinformationen usw.) und Fahrzeugen (Liniennummer, Fahrziel), die Nutzbarkeit von Türöffnern an Fahrzeugen und, soweit mit angemessenem Aufwand möglich, auch der Sitze an Haltestellen. Zusätzlich ist darauf einzuwirken, dass Fahrgäste durch äußerlich verschmutzte Fahrzeuge und Anlagen keine Beeinträchtigungen erleiden. Darüber hinaus wird auf die gesetzlichen Regelungen und ordnungsrechtlichen Vereinbarungen zum Winterdienst verwiesen.
- Sachbeschädigungen sind unverzüglich zu beseitigen, wenn sie sicherheitsrelevant oder störend für die Fahrgäste sind.
- Graffitis auf sämtlichen Oberflächen in und an allen Anlagen und Fahrzeugen sind innerhalb von zwei Tagen zu beseitigen bzw. vollständig abzudecken, z. B. mit Klebefolien oder Deckanstrichen. Politische, rassistische oder obszöne Graffiti sind unverzüglich zu beseitigen bzw. die betroffenen Fahrzeuge sind aus dem Verkehr zu nehmen. Andere Fristen gelten im Falle technischer Sonderprobleme bei der Graffitientfernung (z. B. Graffiti im Gefahrenbereich der Gleise, Erforderlichkeit spezieller Reinigungsverfahren, zu niedrige Außentemperaturen).
- Durch aktive Kommunikation und Verfolgung von Graffiti als Straftat sollen Einstiegs- und Gelegenheitstäter abgehalten werden. Entsprechende Maßnahmen sind in den Sicherheitskonzepten der Verkehrsunternehmen (siehe Kapitel II.3.3.5) zu berücksichtigen.

- Zur Verhinderung von Graffiti und „scratching“ sollen vorbeugende technische Maßnahmen wie Videoüberwachung sowie Schutzfolien und graffitiresistente Oberflächen eingesetzt werden.
- Bei besonderen Anlässen, insbesondere Sport- und anderen Großveranstaltungen, ist groben Verunreinigungen und Sachbeschädigungen durch Einsatz von Begleitpersonal und Vorhaltung ausreichender Reinigungskapazitäten vorausschauend zu begegnen. Das gilt insbesondere für Fahrzeuge, die nach Bewältigung des An- und Abreiseverkehrs weiter eingesetzt werden.

Erfüllungskontrolle und Abhilfemaßnahmen

Die Sauberkeit soll weiterhin Merkmal in den unternehmensspezifischen Erhebungen zur Kundenzufriedenheit sein.

Bei mangelhafter Sauberkeit und Sachbeschädigungen sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend korrigierende Maßnahmen zu ergreifen. Die Prioritäten sind dort zu setzen, wo die Kundenrelevanz am höchsten ist. Bei wiederholten Missständen oder Fahrgastbeschwerden können die Aufgabenträger von den Betreibern einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Sauberkeit verlangen.

II.3.3.7 Ersatz- und Umleitungsverkehre

Eine wesentliche Prämisse des StEP Verkehr ist die Priorisierung der Bestandssicherung im vorhandenen umfangreichen Nahverkehrsnetz Berlins. Die entsprechenden Sanierungsmaßnahmen sowie der gemäß den Anforderungen einer wachsenden Stadt geplante Neubau und Ausbau von Infrastruktur bedingen regelmäßig Umleitungen von Buslinien sowie Ersatzverkehre bei Straßenbahn, U- und S-Bahn. Hinzu kommen spontan zu planende Ersatzverkehre und Umleitungen aufgrund der Straßenverkehrssituation, bspw. durch Unfälle oder polizeilich bedingte Sperrungen. Die Qualität des Ersatzverkehrs gewinnt mit dessen zunehmender Häufigkeit an Relevanz.

Die nachfolgenden Standards für Ersatz- und Umleitungsverkehre basieren auf den bereits im NVP 2006-2009 und den darauf aufbauenden Verkehrsverträgen gesetzten Standards, fassen sie aber erstmals zusammen.

Ersatzverkehre sollen – soweit möglich und nicht im Widerspruch zu anderen Vorgaben stehend – den gleichen Qualitätsstandards und Bewertungsmaßstäben wie das reguläre Angebot unterliegen, um die für die Fahrgäste vor allem durch Zeitverluste und zusätzliches Umsteigen kaum vermeidbaren Nachteile zu mildern. Vor allem bei ungeplanten Ersatzverkehren sind die Standards allerdings mit Augenmaß zu behandeln. Ein adäquater Ersatzverkehr ist zudem auf entsprechend verfügbare und nutzbare Straßenräume angewiesen.

Grundsätzlich sind die subjektiv wahrgenommene Zuverlässigkeit bzw. Ausfallsicherheit, Pünktlichkeit, Kapazität und Fahrgastinformation die wichtigsten Themen bei Ersatzverkehren. Aufbauend auf den im Nahverkehrsplan 2006-2009 formulierten Zielen sowie den Inhalten der aktuellen Verkehrsverträge sind die folgenden Vorgaben gesetzt:

- Planungsgrundsätze: Baubedingte Beeinträchtigungen sollen durch vorausschauende Planung auf einen möglichst kurzen Zeitraum reduziert werden. Alternativrouten und Ersatzverkehre sind insbesondere bei großen Baumaßnahmen verkehrsträger- und unternehmensübergreifend zu planen und abzustimmen, um die für ein Gebiet entstehenden Auswirkungen zu begrenzen. Wenn möglich sollen verkehrsschwache Zeiten gegenüber Hauptverkehrszeiten bevorzugt bzw. auf Ersatzverkehr ganz verzichtet werden („Fahren und Bauen“). Bei der Planung von Baumaßnahmen ist auch abzuwägen, ob zur Verringerung der baubedingten Sperrzeiten und Baukosten einer durchgängigen Sperrung der Vorzug zu geben ist. Die Strecken von Ersatz- und Umleitungsverkehren sollen möglichst in Anlehnung an die planmäßige Strecke gewählt werden, sofern nicht großräumige Verkehrsströme oder das Straßennetz eine abweichende Linienführung sinnvoll erscheinen lassen. Der Aufgabenträger ist frühzeitig über geplante Maßnahmen zu informieren.
- Barrierefreiheit: Für die bei Ersatzverkehren eingesetzten Fahrzeuge gelten die Vorgaben in Kapitel II.3.3.2 zur barrierefreien Gestaltung. Die Streckenführung hat bei Ersatz- und Umleitungsverkehren für Bahnregionalverkehre, U- und S-Bahnen auch die barrierefreie Zugänglichkeit von Bahnhöfen zu berücksichtigen.
- Sauberkeit: Für die eingesetzten Fahrzeuge gelten die gleichen Anforderungen wie für das ersetzte Verkehrsmittel.
- Kapazität: Nachfragegerechter Ersatzverkehr erfordert ausreichende Kapazitäten, die entsprechenden Standards für den Regelverkehr gemäß Kapitel II.3.2.4. gelten daher im Normalfall auch für Ersatzverkehre. Im Regelfall müssen an allen Bahnhöfen und Haltestellen die wartenden Fahrgäste mit den eingesetzten Fahrzeugen befördert werden können und es darf zu keiner Überfüllung kommen. Wird auf Alternativrouten verwiesen, müssen dort ebenfalls die entsprechend den Standards erforderlichen Kapazitäten vorhanden sein. Ausreichend Platz ist dabei für Rollstühle und Kinderwagen zu gewährleisten. Bei Bedarf ist das Ersatzangebot entsprechend dem sich ändernden Fahrgastverhalten nachzusteuern, bspw. bei Ausweichen auf andere Linien über das erwartete Maß hinaus. Es ist sicherzustellen, dass das tatsächliche Fahrgastaufkommen bewältigt wird.
- Zugangsstandards: Die Erschließungs- und Bedienstandards des NVP sind bei Ersatz- und Umleitungsverkehren möglichst einzuhalten, größere Abweichungen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- Anschlüsse: Zwischen Regelangeboten und Ersatzverkehren sind Taktzeiten und Anschlüsse abzustimmen und – soweit sinnvoll – zu sichern.
- Unvorhergesehene Störungen: Soweit nicht bereits absehbar ist, dass die Störung kurzfristig wieder behoben sein wird, soll möglichst umgehend Ersatzverkehr angeboten, Umleitungen eingerichtet oder auf alternative Fahrtmöglichkeiten hingewiesen werden, insbesondere wenn schon durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten auftreten. Das Regelangebot soll möglichst schnell wiederhergestellt werden.

- Taxiersatz: Soweit sinnvoll können Taxen eingesetzt werden, um insbesondere bei kurzfristigen Unterbrechungen oder in verkehrsschwachen Zeiten ein effizientes Ersatzangebot zu leisten. Zudem kann mit Taxen die Anlaufzeit eines bei höherem Fahrgastaufkommen adäquaten Busersatzverkehrs überbrückt werden.

Gerade bei Störungen und Baustellen ist die Fahrgastinformation besonders wichtig, um die erforderlichen Abweichungen vom Regelangebot nachvollziehbar und verständlich zu kommunizieren. Ergänzend zu den allgemeinen Standards der Informationsgestaltung (siehe Kapitel II.3.3.3) setzt der NVP daher Standards zur Information bei Ersatzverkehren und Umleitungen:

- Alternativrouten und Ersatzverkehre sind verkehrsträger- und unternehmensübergreifend zu kommunizieren. Die jeweils in Fahrzeugen und Bahnhöfen/Haltestellen vorhandenen Informationsmöglichkeiten (bspw. dynamische Informationssysteme) sind zu nutzen, vor allem in touristisch relevanten Bereichen ist mehrsprachig zu informieren. In die Information sind auch jeweils nur indirekt betroffene Linien, bspw. Anschlusslinien sowie deren Bahnhöfe und Haltestellen einzubeziehen.
- Grundsätzlich sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste hinsichtlich der generellen Informationsvermittlung nach dem 2-Sinne-Prinzip als auch der Information über die Barrierefreiheit von Ersatzverkehren und ggf. abweichenden Alternativangeboten zu berücksichtigen.
- Bei geplanten Maßnahmen ist rechtzeitig über Internet und mit Printmedien zu informieren, geänderte Fahrtzeiten sind in die elektronische Fahrplanauskunft aufzunehmen, Grund und – soweit möglich – voraussichtliche Dauer von Störungen sind anzugeben. Dabei ist zu beachten, dass die Informationen zum Regelangebot weiterhin verfügbar sind. Erforderlich sind je nach Umfang der Maßnahmen auch Wegeleitung von und zu den Ersatzhaltestellen sowie angemessener Einsatz von Informationspersonal und Ansprechpartnern vor Ort.
- Bei kurzfristigen Betriebsstörungen, bspw. aufgrund von Unfällen, sind die Fahrgäste der betroffenen Linien sowie ggf. auch von Anschlusslinien innerhalb kurzer Zeit (abhängig von den technischen Möglichkeiten in der Regel spätestens nach 2 Minuten) über Grund und voraussichtliche Dauer der Störung akustisch und wenn möglich auch visuell zu informieren, ebenso über ggf. vorhandene alternative Verbindungen. Bei unklaren Situationen und noch nicht genauer ermittelten Störungsursachen ist zumindest darauf hinzuweisen, dass das Verkehrsunternehmen um schnellstmögliche Information bemüht ist. Entsprechende Informationen sind auch über Callcenter und Onlinemedien der Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

II.4 Umweltstandards

Um die politischen Zielsetzungen und rechtlichen Vorgaben im Umweltbereich (siehe Kapitel I.3.2) zu erfüllen, sind im Verkehrssektor erhebliche Reduzierungen der Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie Effizienzsteigerungen beim Einsatz von Ressourcen erforderlich.

Das Land Berlin erwartet, dass die die ÖPNV-Leistungen erbringenden Unternehmen über Umweltmanagementsysteme verfügen, die die Einhaltung der gesetzten Umweltstandards absichern, aber auch über diese hinaus einen Effekt durch die kontinuierliche Überprüfung der Möglichkeiten zur Reduktion relevanter Umweltauswirkungen erzielen. Die Unternehmen sollen über die Ergebnisse ihres Umweltmanagement regelmäßig berichten. Dabei soll insbesondere auch über die ergriffenen und geplanten Maßnahmen zur Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, zur Senkung des spezifischen Energieverbrauchs sowie über weitere Maßnahmen im Bereich der Klimaschutzziele berichtet werden.

Die vermehrte Nutzung des ÖPNV kann zur Reduzierung der Emissionen beitragen, da bei durchschnittlicher Fahrzeugauslastung die Emissionen und Umweltbelastungen im ÖPNV pro Personenkilometer niedriger sind als beim Pkw-Verkehr. Die Sicherung dieses Vorteils erfordert allerdings aufgrund der stetigen Reduzierung der Pkw-Emissionen beim ÖPNV weitere Anstrengungen zur Reduzierung der Emissionen, um diesen Vorsprung zu halten. Über die gesetzten Zugangs- und Qualitätsstandards (siehe Kapitel II.2 und II.3) wird der ÖPNV als attraktive Alternative gesichert, mit den nachfolgend definierten Umweltstandards wird die ökologische Bilanz des ÖPNV verbessert. Ebenso soll die Angebotskonzeption (siehe Kapitel IV) dazu beitragen, die Fahrgastzahlen und damit die Auslastung weiter zu verbessern.

Die Standards umfassen zum einen Vorgaben für Busse, zum anderen für den Schienenverkehr mit Regionalzügen, S- und U-Bahnen sowie Straßenbahnen. Die im Folgenden aufgeführten Mindeststandards gehen teilweise über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, bspw. bei den maximal zulässigen Schadstoff-Emissionen. Die Vorgaben beziehen sich auf alle in Berlin eingesetzten bzw. einzusetzenden Fahrzeuge, d. h. auch auf Fahrzeuge von Subunternehmen sowohl im Linien- als auch im temporären Einsatzverkehr wie dem Schienenersatzverkehr mit Bussen. Ihre Einhaltung ist über die entsprechenden Verkehrsverträge des Landes mit den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und zu sanktionieren. Bei Neuvergabe von Verkehrsleistungen durch den Aufgabenträger sind die Umweltstandards des NVP grundsätzlich vorzugeben und bei der Vergabe zu berücksichtigen, analog gilt dies auch für die Neuvergabe von Subunternehmerleistungen durch die beauftragten Verkehrsunternehmen. Soweit Dritte in die Vergaben eingebunden sind, ist für eine möglichst vollständige Berücksichtigung der hier dargelegten Umweltstandards zu sorgen. Neben den nachfolgend genannten Standards ist bei den Vorgaben der zum Zeitpunkt der Vergabe erreichbare Stand der Technik zu berücksichtigen. Sobald ein höherwertiger Standard verfügbar ist und dem Stand der Technik entspricht, ist dieser bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen vorzugeben.

Abweichungen von den Umweltstandards, die zu höheren Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm führen, müssen angekündigt und mit dem Aufgabenträger sowie der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt werden.

II.4.1 Schadstoffemissionen

II.4.1.1 Bus

Aufgrund der Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid wurde in Berlin eine Umweltzone mit Zufahrtbeschränkungen für hoch emittierende Fahrzeuge eingeführt. Seit dem 1.1.2010 dürfen in der Umweltzone nur Fahrzeuge entsprechend der Schadstoffgruppe 4 der 35. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verkehren (grüne Plakette).

Linienbusse weisen je nach Abgasstandard hohe Dieselruß- und Stickoxid-Emissionen auf. Durch die Nachrüstung von Bussen mit Partikelfiltern konnte der Dieselrußausstoß bereits in den letzten Jahren gemäß dem Stand der Technik reduziert werden. Diese Busse stellen damit auch hinsichtlich der Partikelemissionen eine ökologische Alternative zum Pkw dar.

Kritisch sind dagegen die immer noch hohen Stickoxid-Emissionen vor allem der Busse, die noch nicht den Abgasstandard Euro 5/EEV erfüllen. Ältere Busse weisen pro Personen-Kilometer im Vergleich mit Pkw bis zu dreimal höhere Stickoxidemissionen auf. Aber auch Busse mit dem Abgasstandard Euro 5/EEV erreichen im realen Stadtbetrieb oft keine befriedigende Emissionsminderung, da die Stickoxidminderungssysteme im Stadtverkehr nicht immer ausreichend funktionieren. Dies führt dazu, dass Straßen mit einem hohen Anteil an Busverkehr besonders hohe Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid und Grenzwertüberschreitungen aufweisen. Auch mit Inanspruchnahme der rechtlich möglichen Fristverlängerung muss der Grenzwert für Stickstoffdioxid bis zum Jahr 2015 eingehalten werden. Bereits ab 2010 muss aber auch bei Fristverlängerung die Luftqualität mindestens dem Grenzwert zuzüglich einer Toleranzmarge von 50 % entsprechen. Dieses Kriterium kann in Berlin gerade an Straßenabschnitten mit hohem Busverkehrsanteil bisher nicht sicher eingehalten werden. Es besteht daher dringender Handlungsbedarf zur signifikanten Reduzierung der Stickoxidemissionen bei Bussen. Hierfür sind die vorhandenen technischen Potenziale bei Neufahrzeugen als auch zur Nachrüstung von vorhandenen Fahrzeugen zu nutzen.

Für neu beschaffte Busse gelten folgende Vorgaben:

- Neu für den ÖPNV-Linienverkehr in Berlin beschaffte Fahrzeuge müssen gemäß Anhang 1 Ziffer 4.2 der VwVBU den jeweils anspruchsvollsten Standard bezüglich Luftschadstoffen einhalten. Für Beschaffungen ab 2014 ist daher Abgasstandard Euro 6 einzuhalten und im Fall des Antriebs mit Dieselmotor die Ausstattung mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem vorzusehen. Vom Fahrzeughersteller ist darzulegen, mit welchen Maßnahmen die Funktionalität der Abgasminderungssysteme, z. B. einer SCR-Entstickung, auch bei niedrigen Motorlasten im Stadtverkehr sichergestellt werden soll.
- Vorhaben zur Erprobung neuer Antriebstechnologien mit Auswirkungen auf die Fahrzeugemissionen sind vorab mit dem Aufgabenträger sowie der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen.

Für alle im ÖPNV-Linienverkehr in Berlin eingesetzten Busse gelten folgende Anforderungen an die Schadstoffemissionen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Umweltzone. Abweichungen sind nur mit Zustimmung des Aufgabenträgers zulässig:

- Alle Busse müssen mindestens den Kriterien der grünen Plakette der 35. BImSchV entsprechen.
- Alle Busse müssen ab 1.1.2015 für Partikel- und Stickoxidemissionen die Abgasgrenzwerte des Abgasstandards Euro5/EEV oder besser einhalten, möglichst unter den Bedingungen des städtischen Verkehrs. Diese Anforderung kann durch Nachrüstung von Bussen vor Euro 5 mit Abgasminderungssystemen, d. h. eine Ausstattung mit geschlossenem Partikelfilter und einem Entstickungssystem, erfüllt werden. Gemäß dem Luftreinhalteplan 2011-2017 sollen daher etwa 120 Doppeldeckerbusse mit dem Abgasstandard Euro 4 im Jahr 2013 und 50 bis 100 weitere Euro-4-Doppeldeckerbusse im Jahr 2014 zusätzlich zum bereits vorhanden Partikelfilter mit Entstickungssystemen nachgerüstet werden. Die Nachrüstung umfasst ein elektronisches Motormanagementsystem, mit dem Kraftstoffeinsparungen von etwa 5 % erreicht werden können, die für die restliche Betriebszeit der Busse zu Kosteneinsparungen annähernd in Höhe der halben Nachrüstkosten führt. Für das Jahr 2013 konnte bereits Mittel in Höhe von 700.000 Euro aus dem Umweltentlastungsprogramm II bereitgestellt werden, mit denen die Nachrüstung von 91 Bussen zu 50 % gefördert wird. Eine weitere Förderung wird geprüft, ist aber von der weiteren Entwicklung des Umweltentlastungsprogramms durch die EU-Kommission abhängig. Eine Nachrüstung von Bussen mit dem Abgasstandard Euro 3 ist technisch möglich, aber unter Beachtung der Restlaufzeit der meist älteren Fahrzeuge hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit abzuwägen gegenüber einer Ersatzbeschaffung. Busse vor dem Abgasstandard Euro 5/EEV, die nicht nachgerüstet werden, sind beschleunigt durch Busse mit dem Abgasstandard Euro 6 zu ersetzen.
- Alle Busse mit Dieselmotor müssen mit einem Partikelfilter ausgestattet sein. Für diese wird ein Wirkungsgrad von mindestens 95 % und für nachgerüstete Entstickungssysteme ein Wirkungsgrad im Stadtverkehr von mindestens 60 % gefordert.
- Busse mit dem Abgasstandard Euro 6 sind bevorzugt auf Strecken einzusetzen, in deren Verlauf Straßenabschnitte mit Überschreitung des NO_2-Luftqualitätsgrenzwertes liegen. Welche Strecken dies sind, ist durch die Verkehrsunternehmen mit der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen.

II.4.1.2 Schiene

Emissionen von Lokomotiven und Triebwagen mit Dieselantrieb sind entsprechend dem Stand der Technik zu mindern. Der Einsatz von Partikelfiltern und Entstickungssystemen ist anzustreben.

II.4.1.3 Fähren

Im ÖPNV eingesetzte Fähren sollen vorzugsweise besonders schadstoffarm angetrieben werden. Hierzu eigenen sich insbesondere Elektroantriebe, Fähren mit Dieselmotorantrieb sind mit einem Partikelfiltersystem mit mindestens 90 % Wirkungsgrad auszurüsten.

II.4.2 Lärm

II.4.2.1 Bus

Um die anteilig auch von Bussen verursachte hohe Lärmbelastung durch den Straßenverkehr zu mindern, sind die vorhandenen technischen Potenziale zur Verringerung der fahrzeugspezifischen Lärmemissionen zu nutzen. Die Vorgaben für Fahr- und Rollgeräusche werden daher entsprechend dem Stand der Technik sowie aus wirtschaftlichen Gründen unter Berücksichtigung der verbleibenden Nutzungsdauer der in Berlin eingesetzten Fahrzeuge fortgeschrieben. Die Geräuschemissionen der Busse müssen folgende Vorgaben erfüllen (jeweilige Geräuschpegel nach EG-Richtlinie 92/97/EWG):

- Neu im ÖPNV-Linienverkehr in Berlin eingesetzte Fahrzeuge haben bezüglich des Fahrgeräuschs für Fahrzeuge mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr einen Fahrgeräuschgrenzwert von 77 dB(A) einzuhalten, bei Fahrzeugen mit einer Motorleistung von weniger als 150 kW ist ein Fahrgeräuschgrenzwert von 75 dB(A) einzuhalten.
- Damit ergibt sich bis Ende 2018, dass mindestens 80 % der Flotte den Grenzwert von 77 dB(A) für das Fahrgeräusch einhalten, die übrige Flotte darf den Grenzwert von 80 dB(A) für das Fahrgeräusch nicht überschreiten.
- Nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sollen grundsätzlich nur solche Fahrzeuge eingesetzt werden, deren Fahrgeräusch höchstens 77 dB(A) beträgt. Davon kann abgewichen werden, wenn entsprechende Fahrzeuge nicht verfügbar sind. Hierzu soll mit der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung eine Abstimmung erfolgen.
- In den in der Lärmminderungsplanung für Berlin ausgewiesenen Gebieten mit hohem Konfliktpotential sind in Abstimmung mit der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung alle betrieblich und wirtschaftlich zumutbaren Potenziale zum Einsatz lärmarmer Fahrzeuge auszuschöpfen.
- Bei Einsatz von Elektrobussen ist darauf zu achten, dass nur Fahrzeuge in Betrieb genommen werden, die auch für blinde Verkehrsteilnehmer gut hörbar sind, wenn nötig durch Ausrüstung mit einem Acustic Vehicle Alerting System (AVAS).

II.4.2.2 Schiene

Da Schienenfahrzeuge eine sehr lange Nutzungsdauer haben, hat die Einhaltung hoher Lärmstandards bei der Beschaffung von Neufahrzeugen eine hohe Bedeutung; zudem ist auch die Lärmreduktion bei vorhandenen Fahrzeugen besonders wichtig.

Neu zu beschaffende Schienenfahrzeuge müssen die Grundsätze lärmarmer Gestaltung berücksichtigen. Bei der Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen sind Geräuschpegelhöchstwerte für die Kenngrößen Standgeräusch, Anfahr- und Bremsgeräusch sowie Vorbeifahrgeräusch jeweils in dB(A) vorzugeben. Die Fahrzeughersteller sind verbindlich auf Geräuschpegelhöchstwerte entsprechend dem Stand der Technik sowie der nachfolgenden Ausführungen zu verpflichten.

- Bei der Neubeschaffung von Straßen- und U-Bahnen sind mindestens folgende Pegelhöchstwerte für Außengeräusche gemäß dem Leitfaden „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“[31] vorzugeben:

Tabelle 18: Pegelhöchstwerte für Außengeräusche bei der Neubeschaffung von Straßen- und U-Bahnen

Kriterium*	**Werte Neufahrzeuge***	
	Straßenbahn	**U-Bahnen**
Im Stand mit eingeschalteten Einzelkomponenten:		
- Ohne Klimaanlage	**52** dB(A)	**52-55** dB(A)
- Mit Klimaanlage Teillast (in 1,2 u. 3,5 m Höhe)	**52** dB(A)	**52-55** dB(A)
- Mit Klimaanlage Volllast (in 1,2 u. 3,5 m Höhe)	**57** dB(A)	**57-60** dB(A)
Anfahrt, Bremsung (bis/aus 30 km/h)	72 dB(A)	72-75 dB(A)
Vorbeifahrt mit 60 km/h	76 dB(A)	77 dB(A)

* falls schallemittierende Komponenten auf dem Dach, bei 3,5 m Höhe so wählen wie bei 1,2 m Höhe

Die Messung der Lärmpegelhöchstwerte erfolgt gemäß VDV-Schrift 154/2011. Die angegeben Werte basieren auf der Einhaltung der Rauheitsbedingungen der Gleise nach DIN EN ISO 3095[32].
Zudem sind zur Gewährleistung eines ansprechenden Aufenthaltskomforts bei der Neubeschaffung von Straßen- und U-Bahnen die in der VDV-Schrift 154/2011, Tabelle 4.2, empfohlenen Pegelhöchstwerte für Geräusche im Fahrgastraum einzuhalten.

- Bei der vom Aufgabenträger vorzusehenden vertraglichen Regelung des Einsatzes von neu zu beschaffenden Eisenbahnfahrzeugen sind die Mindeststandards der europäischen Richtlinie 2006/66/EG (TSI-Richtlinie) zu unterschreiten, soweit dies zu einer relevanten Lärmminderung beiträgt und die Kosten vertretbar sind.
- Bei Unsicherheiten dahingehend, ob die Vorgaben der Geräuschpegelhöchstwerte zu vertretbaren Kosten zu relevanten Lärmminderungen führen werden, ist über die Möglichkeiten zur Lärmminderung mit den Fahrzeugherstellern zu verhandeln und ist zudem den Fahrzeugherstellern bzw. den Verkehrsunternehmen bei der Vergabe die Möglichkeit zu geben, sich über das Angebot bzw. den Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge einen Wertungsvorteil zu verschaffen.

Kurvengeräusche sind soweit technisch möglich zu minimieren; ein Klappern, Pfeifen, Quietschen, Knallen oder Schlagen von Bauteilen ist zu vermeiden. Vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in der VDV-Schrift 154/2011 empfohlene Maßnahmen zur Minderung von Kurvengeräuschen sind zu beachten.

Bei umfangreichen Modernisierungen von Straßenbahn- und U-Bahn-Fahrzeugen sind die vom VDV empfohlenen Geräuschpegelhöchstwerte anzustreben. Für die Betriebszustände Stillstand, Anfahrt und Bremsung sind diese um höchstens 3 dB(A) zu überschreiten, in begründeten Fällen sind Ausnahmen in Abstimmung mit der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung möglich. Falls keine Überschreitungen dieser Werte für den Stillstand zu erwar-

[31] Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, 3. Aktualisierung November 2011

[32] Messung der Geräuschemission von spurgebundenen Fahrzeugen DIN EN ISO 3095

ten sind, kann in begründeten Fällen auf den Nachweis verzichtet werden. Für die Vorbeifahrtpegel ist eine Erhöhung durch Modernisierung auszuschließen.

Insbesondere im Nachtverkehr und auf Strecken mit hohem Konfliktpotential nach der Lärmminderungsplanung für Berlin sind in Abstimmung mit der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung und unter Beachtung betrieblicher Notwendigkeiten möglichst nur Fahrzeuge mit den geringsten Lärmemissionen einzusetzen. Beispielsweise sollen auf den U-Bahn-Strecken mit oberirdischen Abschnitten die U-Bahn-Fahrzeuge mit den geringsten Lärmemissionen verkehren. Im Straßenbahnnetz sind die Belange mobilitätseingeschränkter Nutzer (Einsatz der verfügbaren barrierefreien Fahrzeuge) angemessen zu berücksichtigen.

Zur Minderung des Rollgeräuschs der Schienenfahrzeuge sollen Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Verbesserung der akustischen Qualität der Räder Bestandteil der Wartung sein.

Die Infrastrukturbetreiber sollen alle dem Stand der Technik entsprechenden wirksamen und wirtschaftlich angemessenen Maßnahmen zur Lärmminderung an der Schienen- und sonstigen Verkehrsinfrastruktur realisieren, im Rahmen ihres Monitorings sollen entsprechende Prüfungen und Maßnahmen erfolgen. Insbesondere soll zur Reduzierung von Lärmentwicklung durch Kurvenquietschen die Eignung von Schmieranlagen geprüft werden, diese sollen bei positivem Ergebnis eingesetzt werden. Die in dem im Jahr 2008 erstellten „Bericht zum Lokalen Schienenverkehr Lärmminderungsplanung für Berlin - Materialien zum Lärmaktionsplan“ aufgeführten Maßnahmen zur Lärmminderung am Fahrweg sollen fortgeführt und berücksichtigt werden.

II.4.3 Energieverbrauch, Klimaschutz und Kraftstoffe

Der ÖPNV ist den Klimaschutzzielen des Landes Berlin verpflichtet. Die Verkehrsunternehmen sollen daher im Rahmen des Umweltmanagements Einsparziele für CO_2 bezogen auf die Verkehrsleistung entwickeln, die sowohl die Auswahl energieeffizienter Fahrzeuge als auch die Ausstattung und den Betrieb berücksichtigen.

II.4.3.1 Bus

Konkret sind dazu im Busverkehr mindestens folgende Vorgaben zu erfüllen:

- Durch die Verkehrsunternehmen ist ein regelmäßiges Spritspartraining der Fahrerinnen und Fahrer durchzuführen. Um eine dauerhafte kraftstoffsparende Fahrweise zu unterstützen, ist die Einführung eines Controlling-Systems zur Erfassung des fahrzeugbezogenen Kraftstoffverbrauchs vorzusehen.
- Die Auswahl von Reifen durch die Verkehrsunternehmen soll neben den Lärmemissionen und Kriterien der Fahrsicherheit auch den Rollwiderstand berücksichtigen.
- Der Reifendruck ist auf einem energieoptimierten Wert zu halten und dafür regelmäßig zu kontrollieren und zu dokumentieren.
- Bei Neufahrzeugen mit Klimaanlagen dürfen die Kältemittel nur ein geringes Treibhauspotenzial (GWP) aufweisen. Anzustreben sind Kältemittel mit einem GWP von 1, ein GWP von 150 entsprechend der Richtlinie 2006/40/EG soll nicht überschritten

werden. Gefahren durch fluorierte Kohlenwasserstoffe im Brandfall sind zu vermeiden. Abweichungen von den Höchstwerten sind mit der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen.

- Neufahrzeuge müssen mit Standheizung beschafft werden. Bei allen Bussen mit Standheizung ist der Motor während längerer Standzeiten abzustellen.

II.4.3.2 Schiene und sonstige Infrastruktur

Die Beschaffung von elektrischer Energie für die Schienenverkehrssysteme und die Infrastruktur hat den Grundsätzen des § 2 Nr. 1 und Nr. 2 des Berliner Energiespargesetzes (BEnSpG) zu entsprechen, die Klimaschutzziele des Landes Berlin zu beachten und die Vorgaben aus Anhang 3 VwVBU einzuhalten. Ziel ist es, 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 CO_2-Einsparungsziele zu berücksichtigen. Es soll ein Mindestanteil von zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Energien von 25 % im Jahr 2014 mit einer Steigerung um jährlich mindestens 2 %-Punkte für die kommenden Jahre vorgesehen werden.

II.5 Tarif und Vertrieb

II.5.1 Anwendbarkeit des VBB-Tarifs

Für alle Verkehre des ÖPNV in Berlin kommt der VBB-Tarif zur Anwendung. Es bleibt das Ziel, bestehende ergänzende Tarife einzelner Verkehrsunternehmen in den VBB-Tarif zu integrieren. Nachfolgend werden die Ziele und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des gemeinsamen Tarifs der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen formuliert.

II.5.2 Ziele und Grundsätze der Tarif- und Vertriebspolitik

Bei der Weiterentwicklung des gemeinsamen Tarifs der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen ist der folgende Zielkonflikt zu bewältigen:

- Vor dem Hintergrund von Daseinsvorsorge, sozialen Erwägungen sowie der Senkung der Umweltbelastungen des Verkehrs besteht ein öffentliches Interesse daran, durch Preisgestaltung 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 auch die Nutzer maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNV Angebots beitragen.

Zudem sollen die gültigen Tarifangebote im Land Berlin mit denen im Land Brandenburg harmonieren.

Die grundlegende Systematik des bestehenden VBB-Tarifs im Tarifbereich Berlin AB, BC und ABC überzeugt durch seine Einfachheit und Verständlichkeit. Eine Änderung der Systematik in diesem Tarifbereich verspricht daher unmittelbar keinen Mehrwert im Hinblick auf andere Grundsätze der Tarifpolitik. Einzelne Tarifprodukte sollen allerdings in der NVP-Laufzeit bei der Weiterentwicklung der Tarife überprüft werden (vgl. II.5.3).

Bei der Weiterentwicklung der Tarife sind folgende Grundsätze zu beachten und unter Berücksichtigung ihrer Widersprüche möglichst umfassend zu realisieren:

- Angemessenheit: Die Entwicklung der Fahrpreise soll sich an verschiedenen Faktoren der Einkommens- und Kostenentwicklung der Berliner/innen orientieren (z. B. Lebenshaltungskosten, Nettokaltmieten, Haushaltsnettoeinkommen). 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 die spezifische Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit der Fahrgäste bzw. Fahrgastgruppen angemessen berücksichtigt werden und es dabei 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 die Kundenbindung an den öffentlichen Nahverkehr erhöhen. Tarifmaßnahmen sind strategisch auf dieses Ziel auszurichten (z. B. durch unterproportionale Anpassungen bei Zeitkarten, insbesondere Abonnement).
- 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.
- Zugänglichkeit: Die Vertriebswege sind so zu gestalten, dass sie möglichst geringe Zugangsbarrieren haben (insbesondere für Gelegenheitskunden), an allen Stationen des U-Bahn, S-Bahn und Regionalzugverkehrs vorgehalten werden (Fahrausweisautomaten und/oder personalbedienter Verkauf) und die Anforderungen der Barrierefreiheit umsetzen. Diese sind mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abzustimmen. An Fahrausweisautomaten und bei personalbedienten Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen muss das gesamte Tarifangebot des VBB

(ausgenommen Abonnements und ausgewählte zielgruppenspezifische Angebote), in Fahrzeugen müssen alle Fahrausweise des Bartarifs zum sofortigen Fahrtantritt (Einzelfahrausweise einschließlich Tages- und Gruppenkarten ohne Mehrfahrtenkarten) und mindestens für den Tarifbereich Berlin ABC sowie ausgewählte touristische Angebote erhältlich sein.

II.5.3 Weiterentwicklung der Tarife

II.5.3.1 Prüfaufträge

Mit Blick auf sich ändernde Anforderungen des Marktes sind die Tarifstruktur und einzelne Tarifprodukte in der Laufzeit des NVP auf folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Weiterentwicklung oder Ausdifferenzierung des Einzelfahrscheins Berlin AB/BC/ABC mit dem Ziel, Nahmobilität tariflich attraktiver zu gestalten (z. B. Entfall Richtungsbezug; gestaffelte zeitliche Gültigkeit etc.)
- Weiterentwicklung der Tarife im Stadt-Umland-Verkehr unter Berücksichtigung attraktiver Tarife im kleinräumigen Verkehr mit Überschreitung der Landesgrenze,
- Harmonisierung der Nutzungsbedingungen bei VBB-Gruppenkarten,
- Einführung vergünstigter Zeitfahrausweise für junge Menschen, die keinen Anspruch auf Schüler-/Azubi-Ticket, Ticket S oder Semesterticket haben,
- Ermäßigungen für Kinder (BahnCard, Anschlussfahrausweise),
- Preis und Abgrenzung der Kleingruppentageskarten Berlin AB, BC und ABC zur Gruppentageskarten und der touristischen Tarifangeboten,
- Nachvollziehbarkeit und Komplementarität der Handy-Ticket-Angebote zueinander (vgl. dazu auch II.5.4)

Um die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Berliner Verkehrssystems auch bei einer gestiegenen Zahl von Veranstaltungen zu gewährleisten, ist für kommerzielle Veranstaltungen mit relevantem Besucherverkehr, die auf Flächen des Landes Berlin durchgeführt werden, oder Veranstaltungen des Landes Berlin und landeseigener Unternehmen mit relevantem Besucherverkehr eine Verpflichtung für das Anbieten von kombinierten Tickets für den Veranstaltungsbesuch und die ÖPNV-Nutzung (Kombitickets) umzusetzen. Für andere Veranstaltungen mit relevantem Besucherverkehr ist zu prüfen, ob und wie eine Nutzung von Kombitickets durchgesetzt werden kann.

II.5.3.2 Tarifindex

Mit Blick auf die Tarifhöhe sind geringere regelmäßige Tarifanpassungen unregelmäßigen, großen Preissprüngen vorzuziehen. In der Laufzeit des NVP ist die Einführung eines für das gesamte Verbundgebiet gültigen Tarifindex zu prüfen, der die im Kapitel II.5.2 benannten Tarifgrundsätze erfüllt und als Entscheidungsgrundlage für die Ausgestaltung von Tarifmaßnahmen dient. Eine mögliche Einführung eines VBB-Tarifindex darf allerdings keinen Automatismus für die Umsetzung von Tarifmaßnahmen zur Folge haben. Bei der Wahl der Indi-

zes, aus denen der Tarifindex gebildet wird, ist besonderes Augenmerk auf das real verfügbare Einkommen der Berliner/innen zu legen. Die überwiegende oder ausschließliche Orientierung an der Entwicklung der Verbraucherpreise ist auszuschließen. Die Entwicklung der Kosten der Verkehrsunternehmen für Energie, Material und Personal ist bei der Bildung des Tarifindex angemessen zu berücksichtigen, um die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu sichern und auch eine angemessene Nutzerfinanzierung sicher zu stellen. Rückkopplungseffekte durch die Orientierung an der Entwicklung fremder Kosten und Preise sind auszuschließen.

II.5.4 Neue Tarif- und Vertriebsformen

Im Januar 2013 begann die Einführung des elektronischen Fahrausweises VBB-*fahrCard*. Dieses eTicket wird seitdem in Form einer Chipkarte an die Abonnementkunden ausgegeben und ersetzt für diese Kundengruppe das zuvor eingesetzte Papierticket oder Wertmarkensystem. Eine Ausgabe an weitere Kundengruppen wird mit der Einbeziehung weiterer Tarifangebote angestrebt. Die schrittweise Einführung und Erweiterung des elektronischen Ticketing ist ein möglicher Bestandteil für die Tarifpolitik. Sie hat für einen kostengünstigen Vertrieb eine große Bedeutung.

Dazu werden in der Laufzeit des NVP die bestehenden Vertriebsformen um mobile Angebote, so genannten Handy-Tickets erweitert. Voraussetzung für die Zustimmung des ÖPNV-Aufgabenträgers zur Einführung neuer elektronischer Vertriebssysteme ist, dass

- alle Verkehrsunternehmen im Tarifgebiet, in dem das Handyticket genutzt werden kann, das Ticket kontrollieren können,
- im Hinblick auf den Vertrieb elektronischer Fahrscheine einerseits und der eigentlichen Beförderungsleistung andererseits ein zeitnaher und fairer Liquiditätsausgleich zwischen den Verkehrsunternehmen erfolgt,
- alle im Tarifgebiet gültigen Handytickets (z. B. hinsichtlich Funktionsweise, spezifische Einsatzprofile, Zielgruppen und Gültigkeitsgebiet) zwischen den VU abgestimmt und einheitlich dem Kunden gegenüber kommuniziert werden.

In der NVP-Laufzeit werden voraussichtlich folgende drei Handy-Ticket-Systeme eingeführt oder erweitert:

- Das System HandyTicket Deutschland richtet sich insbesondere an Kunden aus der Region Brandenburg und kann VBB-weit und überregional, also auch in anderen Verkehrsverbünden Deutschlands genutzt werden.
- Das System EOS kommt im Tarifgebiet Berlin ABC zum Einsatz und soll den Kunden zukünftig neben ÖPNV-Fahrscheinen auch multimodale Informationen und Buchungsmöglichkeiten bieten. Dieses Handy-Ticket richtet sich vorrangig an Gelegenheitskunden und Touristen.
- Das bereits seit 2011 im Tarifgebiet Berlin AB verfügbare System Touch&Travel soll in der NVP-Laufzeit sukzessive im gesamten Verbundgebiet flächendeckend umgesetzt werden.

Für eine mögliche Entwicklung neuer, flexibler Tarife (so genannte „e-Tarife“) für eine nachfolgende NVP-Laufzeit, sollen die Potentiale neuer Tarifierungslogiken, die sich die technischen Möglichkeiten des eTickets zunutze machen, untersucht werden. Im Mittelpunkt der während der NVP-Laufzeit bis 2018 durchzuführenden Untersuchung sollen die Aspekte Neukundengewinnung, Kundenbindung, Nutzungs- und Erlösintensivierung stehen. Des Weiteren sollen aktuelle Forschungsergebnisse herangezogen werden, um die Potenziale multimodaler Mobilitätsangebote für den ÖPNV in Vorschläge zur Weiterentwicklung der Tarife mit einzubeziehen.

Die Einführung neuer Vertriebsformen und Tarifprodukte kann nur koordiniert zwischen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund sowie bei rechtzeitiger und angemessener Einbindung des Aufgabenträgers und nur mit Gültigkeit für das gesamte Berliner ÖPNV-Angebot erfolgen.

Grundsätzlich ist es im Interesse des Landes Berlin, dass im Sinne eines abgestimmten Marktauftritts mit einer vereinheitlichten Nutzeroberfläche bei der Einführung neuer Vertriebsformen keine redundanten Systeme aufgebaut werden, sondern die Verbundunternehmen eine gemeinsame Lösung realisieren.

II.6 Offene Daten

In der modernen, wissensbasierten Gesellschaft sind Daten und Informationen als wesentliche Ressource der gesellschaftlichen Teilhabe zu verstehen. Die Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger an Transparenz über Leistungen und Entscheidungen öffentlicher Akteure wachsen. Die technologische Entwicklung ermöglicht es auch Einzelpersonen oder kleinen Unternehmen, auch große Datenmengen und Informationen zu verarbeiten, miteinander zu verschneiden und so einen erheblichen Mehrwert und Erkenntnisgewinn zu schaffen. Dies erfolgt auch zunehmend als Ko-Produktionen verschiedener Akteure in Form von Smartphone-Apps.

Voraussetzung dafür sind offen zugängliche Daten öffentlicher Institutionen, die möglichst vollständig, aktuell und maschinenlesbar dauerhaft als Primärquellen vorliegen sollten und deren Zugang einfach, diskriminierungs- und kostenfrei möglich sein sollte.

II.6.1 Open-Data-Strategie des Landes Berlin

In Entsprechung der Koalitionsvereinbarung 2011-2016[33], hat der Berliner Senat im September 2011 das Berliner Datenportal (http://daten.berlin.de) gestartet, in dem das Land Berlin Datensätze der öffentlichen Verwaltung zur Verfügung stellt. Begleitend wurde durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung eine Konzeptstudie für eine Open-Data-Strategie des Landes beauftragt, die im Juni 2012 veröffentlicht wurde[34]. Wesentlicher Inhalt der Studie sind Handlungsempfehlungen für eine weitere Intensivierung der

[33] Koalitionsvereinbarung 2011-2016 zwischen SPD und CDU unter http://www.berlin.de/imperia/md/content/rbm-skzl/koalitionsvereinbarung/koalitionsvereinbarung_2011.pdf, S. 94

[34] Berliner Open Data Strategie unter http://publica.fraunhofer.de/documents/N-195507.html

Bereitstellung öffentlicher Daten über das Datenportal u. a. durch die Verknüpfung mit weiteren Datenquellen (bspw. des Amts für Statistik) sowie durch die kontinuierliche Veröffentlichung weiterer Datensätze, explizit auch Nahverkehrsdaten.

II.6.2 Offene Daten im Berliner ÖPNV

Offene Daten im ÖPNV ermöglichen es Drittanbietern und freien Softwareentwicklern, Computer- oder Smartphone-Anwendungen zu entwickeln, die den Fahrgästen die Benutzung des ÖPNV erleichtern, z. B. in Bezug auf pünktliche Abfahrten und Ankünfte, Anschlussplanung, barrierefreie Wegeplanung oder multimodale Reiseketten. In Städten, in denen die Nahverkehrsdaten offen zugänglich sind, ist eine Vielzahl von Anwendungen entwickelt worden, die einen Mehrwert für die Fahrgäste generieren und zumeist kostenlos zur Verfügung stehen (z. B. in New York und London). Der Wettbewerb unter den Software-Entwicklern führt zu besseren Produkten und schließt Marktlücken z. B. für Menschen mit besonderen Bedürfnissen. Durch die Bereitstellung der Daten über definierte Schnittstellen durch die Verkehrsunternehmen (bspw. über das GTFS- bzw. GTFS-realtime-Format[35]), verfügen die von Drittanbietern entwickelten Softwarelösungen über dieselbe Datenqualität wie die offiziellen Informations- und Kommunikationskanäle der Verkehrsunternehmen.

Der VBB hat im Herbst 2012 erstmalig die Soll-Fahrplandaten des Verbundraumes frei im Internet zugänglich gemacht, die auf der Berliner Datenplattform kostenlos heruntergeladen werden können. Außerdem bietet der VBB einen offenen Zugang zu seinem Auskunftssystem VBB-Fahrinfo an, über den nicht nur Informationen zu den geplanten Fahrten, sondern auch zu Echtzeitdaten einzelner Verkehrsunternehmen, Störungsinformationen und Fahrpreisen für dritte Nutzer verfügbar sind. Allerdings sind bislang von einigen Verkehrsunternehmen die Echtzeitinformationen nicht zur Veröffentlichung freigegeben worden, so dass der Nutzen der Daten für die Fahrgäste bei der unternehmensübergreifenden Routenplanung begrenzt ist.

In der Laufzeit des NVP 2014-2018 sind die Soll- und Echtzeit-Fahrplandaten aller in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen nach den Kriterien von Open Data kostenlos zugänglich zu machen, um dem sich ändernden, vielfältigen Nutzerverhalten bezüglich Mobilität und Informationsbeschaffung Rechnung zu tragen.

[35] General Transit Feed Specification. https://developers.google.com/transit/gtfs/

III Infrastruktur

III.1 Neubaustrecken und Streckenausbauten

Der StEP Verkehr benennt neben den verkehrspolitischen Zielen auch konkrete Infrastrukturmaßnahmen. Die davon für die Angebotsplanung während der Laufzeit des NVP relevanten Maßnahmen werden im Folgenden kurz erläutert. Zusätzlich umfasst der NVP weitere kleinteilige Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung des Straßenbahnnetzes unterhalb der Ebene des StEP Verkehr. Umsetzungstermine werden benannt, soweit diese bereits ausreichend realistisch abgeschätzt werden können, bei Nichtnennung sind die Maßnahmen noch offen terminiert.

Das ÖPNV-Netz wird derzeit auf wichtigen Relationen ausgebaut. Der Schwerpunkt liegt dabei in der verbesserten Anbindung des Hauptbahnhofs mit den im Bau befindlichen Projekten der Straßenbahnstrecke auf der Invalidenstraße, der U5 und der S21.

Zudem wird die Investitionstätigkeit zur Sanierung der vorhandenen Infrastruktur bei der S-Bahn, der U-Bahn und der Straßenbahn fortgeführt. Die Fertigstellung der umfangreichen Erneuerungsmaßnahmen am Bahnhof Ostkreuz während der Laufzeit des NVP stellt einen maßgeblichen Meilenstein dar.

III.1.1 Ausbaumaßnahmen im Regional-, S- und U-Bahn-Netz

Im Bereich des Regional- und S-Bahn-Netzes sind bis 2018 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Der Um-/Ausbau des Bahnhofs **Ostkreuz** soll bis zum Jahr 2018 abgeschlossen werden. Dabei werden die Bahnsteige für Regionalzüge sowohl in Nord-Süd Richtung (parallel zum Ringbahnsteig) als auch in Ost-West Richtung (parallel zur Stadtbahn) einschließlich der Zulaufstrecken (Görlitzer Bahn und Wriezener Bahn) in Betrieb gehen. Darüber hinaus wird die S-Bahn nach dem Umbau über Bahnsteige im Richtungsbetrieb verfügen und damit bessere Umsteigebeziehungen für die Fahrgäste bieten. Auch wird die Verbindungskurve der S-Bahn vom Bahnhof Treptower Park zum Bahnhof Warschauer Straße für die Linie S9 voraussichtlich im Jahr 2016/2017 wieder in Betrieb genommen werden. Der Regionalbahnhof Karlshorst soll nach der vollständigen Inbetriebnahme des Bahnhofs Ostkreuz geschlossen werden. Bis dahin ist sein Betrieb sicherzustellen.
- Die Arbeiten an der **S21** (Bauabschnitte 1 und 2) werden fortgesetzt. Eine Eröffnung des 1. Bauabschnitts (Nordring – Hauptbahnhof) wird in der Laufzeit des NVP angestrebt.
- Der Bau des Regionalbahnhofs **Mahlsdorf** als zusätzlicher Halt der RB26 soll ebenfalls in der Laufzeit des NVP erfolgen. Dieses Vorhaben ist von anderen Maßnahmen (Begegnungsabschnitt Strausberg – Rehfelde, Entflechtung in Strausberg) abhängig. Es wird eine Inbetriebnahme zeitgleich mit der Verlängerung der RB26 nach Ostkreuz angestrebt.

Weitere für die Angebotsplanung des NVP relevante Neubauprojekte des StEP Verkehr werden voraussichtlich erst nach 2018 fertiggestellt werden. Dazu zählen folgende Vorhaben:

- Nach dem geplanten Wiederaufbau der Dresdner Bahn (Regional- und Fernverkehrsstrecke entlang der S2 zwischen Südkreuz und Blankenfelde) kann das Angebot zum Flughafen Berlin Brandenburg und im Regional- und Fernverkehr Richtung Elsterwerda / Dresden verbessert werden.
- In **Köpenick** soll der Bau des Regionalbahnhofs für den RE1 noch in der Laufzeit des NVP beginnen. Mit der Fertigstellung ist nach 2018 zu rechnen.
- Der teilweise zweigleisige Ausbau der **Kremmener Bahn** (S-Bahn-Linie S25) zwischen Schönholz und Tegel soll bis 2019 realisiert werden. Der Ausbau ermöglicht einen 10-Minuten-Takt nach Tegel. Durch zusätzliche Bahnsteigzugänge, den zusätzlichen S-Bahnhof Borsigwalde und den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe soll zudem die ÖV-Erschließung entlang der Strecke verbessert werden. Beim Ausbau der S-Bahn wird die direkte Führung des Prignitz-Express über die Kremmener Bahn planerisch berücksichtigt.
- In Spandau ist die Verlängerung des S-Bahn-Netzes entlang der Hamburger Bahn zu einem Endpunkt im Berliner Stadtgebiet geplant. Eine Fertigstellung ist bis Ende 2019 beabsichtigt.
- Das Land Berlin ist bestrebt, dass die DB Netz zusätzliche Maßnahmen für den Regional- und S-Bahn-Verkehr zur Verbesserung der Betriebsstabilität bzw. höherer Flexibilität bei der Bestellung von Verkehrsleistungen umsetzt. Dazu können z. B. der zweigleisige Ausbau bislang eingleisiger Strecken, zusätzliche Gleiswechsel, die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Bestellung von Flügelzugkonzepten oder die Einrichtung weiterer Kehr- bzw. Zugbildungsanlagen gehören.

Im U-Bahn-Netz wird der Lückenschluss der U5 weiter vorangetrieben. Diese Maßnahme bleibt aufgrund ihrer Relevanz und des erwarteten weitreichenden Einflusses auf die Verkehrsströme in Berlin weiterhin von zentraler Bedeutung. Die im Bau befindliche Erweiterung wird voraussichtlich im Jahr 2019 nach Ende der Laufzeit des NVP fertig gestellt werden.

III.1.2 Ausbau und Optimierung der Straßenbahninfrastruktur

Bei der Straßenbahn werden bis 2018 folgende Neubaumaßnahmen umgesetzt:

- Die 2,2 km lange Straßenbahnneubaustrecke **vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof** befindet sich im Bau und soll im Jahr 2015 vollständig eröffnet werden. Damit verknüpft ist die Stilllegung des Abschnitts vom Knoten Invaliden-/Chausseestraße bis zur Schleife Schwartzkopffstraße ab dem Sommer 2013.
- Das **Kehrgleis An der Wuhlheide** soll im Jahr 2014 realisiert werden und die Bedienung des Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) verbessern.
- Die Straßenbahnanbindung des **Ostkreuzes** zur Verkürzung des Umsteigeweges zwischen Regionalzügen, S-Bahn und Straßenbahn soll in der Laufzeit des NVP realisiert werden. Für das in Kapitel IV geplante Angebotskonzept soll in diesem Zusammenhang auch ein Gleiswechsel im Bereich Kosanke-Siedlung – Gustav-Holzmann-Straße angelegt werden, um dort Verstärkerfahrten beginnen und enden zu lassen.

Für den Ausbau des Straßenbahnnetzes befinden sich folgende Maßnahmen aus dem StEP Verkehr in der planerischen Voruntersuchung:

- **Straßenbahnneubaustrecke vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße**. Diese Maßnahme knüpft an die im Bau befindliche Neubaustrecke an. Sie erschließt den dicht bevölkerten Stadtteil Moabit und verbindet den Hauptbahnhof mit der U9. Die Einleitung der Planfeststellung ist bis zum Jahr 2015 vorgesehen.
- **Straßenbahnneubaustrecke vom Alexanderplatz zum Kulturforum/Potsdamer Platz** über Molkenmarkt und Spittelmarkt im Zuge der Leipziger Straße. Die Realisierung ist erst nach Fertigstellung der oberirdischen Bauarbeiten der U5 geplant. Die Einleitung der Planfeststellung kann in der Laufzeit des NVP erfolgen.
- **Ausbau der Straßenbahnlinie 62 in Mahlsdorf**. Der Ausbau durch ein zweites Gleis soll eine Taktverdichtung (10-Minuten-Takt) ermöglichen. Vorgesehen ist begleitend die Verlegung der Endstelle näher an die S-Bahn-Station zur Verbesserung der Umsteigebeziehung zwischen Straßen-, S- und (zukünftig) Regionalbahn. Die planerische Voruntersuchung wurde erfolgreich abgeschlossen. Die Einleitung der Planfeststellung ruht wegen Vorbehalten des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf.
- **Straßenbahnneubaustrecke Wista Adlershof - Schöneweide Sterndamm**. Sie soll als Tangentialverbindung von Nord-Osten in Richtung Adlershof, zur Erschließung der Bereiche der Wissenschaftsstadt um den Groß-Berliner Damm und als Verknüpfung zwischen den Stadtteilen Adlershof und Schöneweide dienen.

Weitere kleinteilige Maßnahmen betreffen die Optimierung der Straßenbahninfrastruktur. Im Wesentlichen hat Berlin derzeit in den von der Straßenbahn erschlossenen Gebieten ein anforderungsgerecht strukturiertes Verkehrsangebot. Grundlegende Umstellungen des Netzes sind insofern nicht erforderlich. Dennoch entsteht aus der unterschiedlich ausgeprägten Dynamik der Verkehrsentwicklung und aus der Stadtentwicklung heraus die Notwendigkeit, durch eine örtliche Anpassung der Infrastruktur im Einzelfall eine effizientere Betriebsführung bei anforderungsgerechter Gestaltung des Platzangebots umzusetzen.

Bei der Straßenbahn können Linien oder Fahrten grundsätzlich nur dort enden oder beginnen, wo mittels Gleisschleifen, Gleisdreiecken oder Kehrgleisen eine Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge besteht. Die Schaffung zusätzlicher Kehrgleise bzw. Zwischenendstellen an den nachfolgend benannten Punkten dient daher zur Umsetzung von Angebotsmaßnahmen (siehe Kapitel IV.5.1) sowie einer dauerhaft höheren Flexibilität in der Angebotsgestaltung. Ziel ist der Baubeginn der Maßnahmen innerhalb der Laufzeit des NVP.

- **Kehrgleis Friedrichsfelde Ost**. Diese Maßnahme wird ermöglichen, das Angebot auf der Nord-Süd-Tangente Hohenschönhausen – Schöneweide auf dem am stärksten nachgefragten Streckenabschnitt im Bereich Karlshorst zu verdichten. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit von Brückenerneuerungsmaßnahmen am S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost.
- **Wendeanlage am U-Bahnhof Warschauer Straße**. Der zweigleisige Ausbau der bestehenden Wendeanlage wird es ermöglichen, neben der Straßenbahnlinie M10 auch die Straßenbahnlinie M13 direkt an den U-Bahnhof Warschauer Straße heranzuführen und somit die Umsteigewege deutlich zu verkürzen.

- **Das Kehrgleis südlich des Bahnhofs Pankow**. Bereits heute sind die nördlich des S- und U-Bahnhofs Pankow verkehrenden Straßenbahnlinien stark nachgefragt. Zudem wird für den Bereich ein starkes Bevölkerungswachstum prognostiziert. Das Kehrgleis dient einer entsprechenden nachfragegerechten Stärkung des Straßenbahnangebots. Dadurch kann der heutige Busparallelverkehr in Pankow reduziert werden.

III.2 Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen

Eine Reihe von Bahnhöfen und Haltestellen im Berliner ÖPNV-Netz entfaltet aufgrund fehlender Zugänge bzw. ungünstiger Gestaltung nicht die volle Erschließungswirkung oder erschwert das Umsteigen. Zudem ist die barrierefreie Nutzbarkeit eines der wichtigsten Ziele für die Verbesserung des Berliner Nahverkehrs (siehe Kapitel I.3.3 und II.3.1). Daher soll der Anteil der barrierefrei ausgestatteten Stationen weiter erhöht werden. Neu gebaute Stationen werden grundsätzlich barrierefrei ausgeführt. Auch im Zuge umfassender Umbaumaßnahmen oder Grundsanierungen bestehender Stationen wird die Verbesserung der Barrierefreiheit generell berücksichtigt. Soweit baulich möglich werden zudem Umsteigewege verbessert und verkürzt.

III.2.1 Verbesserung der Zugänglichkeit von Regional-, S- und U-Bahnhöfen

Durch Bau und Einrichtung zusätzlicher Zugänge zu den vorhandenen Regional-, S- und U-Bahnhöfen wird die Erschließungswirkung verbessert. Nutzen und Auslastung der Bahninfrastruktur werden damit ohne nennenswerte Steigerung der Betriebskosten des Netzes erhöht. Die dazu bereits für den NVP 2006-2009 aufgestellte langfristige Prioritätenliste soll auch im Zeitraum des NVP 2014-2018 weiter umgesetzt werden.

III.2.2 Barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen

Die in den vergangen Jahren vorgenommenen Investitionen in barrierefreie Regional-, S- und U-Bahnhöfe, insbesondere für Aufzüge und Blindenleitsysteme, werden fortgeführt.

III.2.2.1 Bahnhöfe

Bei Neubauten und Ausbauten von Regional-, S- und U-Bahnhöfen sind grundsätzlich die Standards des NVP zu Ausstattung (siehe Kapitel II.3.3) und Information (siehe Kapitel II.3.3.3) einzuhalten.

Auf den Bahnhöfen für Regionalzüge und S-Bahnen erfolgt der Einbau von Aufzügen und Blindenleitsystemen in Verantwortung des Bundes und der DB Station & Service AG. Blindenleitsysteme sollen generell bei Bahnhofsneubauten, bei der Grundinstandsetzung sowie zusammen mit Aufzugseinbauten eingebaut werden. DB Station & Service setzt dies allerdings bislang bei Aufzugsnachrüstungen nicht vollständig um.

Zum 31.12.2013 sind bereits 19 der 21[36] Berliner **Regionalbahnhöfe** (90 %) barrierefrei bzw. rollstuhlgerecht zugänglich; 15 (71 %) davon sind mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Nur der Bahnhof Karlshorst wird wegen der bevorstehenden Abbestellung im Zusammenhang mit dem Neubau der Regionalbahnhöfe Köpenick und Ostkreuz nicht mehr barrierefrei ausgerüstet werden. Von den 132 Berliner **S-Bahnhöfen** sind mit Stand Ende 2013 118 Bahnhöfe (89 %) mit Aufzügen oder Rampen und 117 Bahnhöfe (89 %) mit Blindenleitsystemen ausgestattet.

Der barrierefreie Ausbau von **U-Bahnhöfen** mit dem Einbau von Aufzügen und Blindenleitsystemen liegt in Verantwortung der BVG. Bahnhofsneubauten werden barrierefrei errichtet. Bei der Grundinstandsetzung bestehender Bahnhöfe erfolgt zugleich ein barrierefreier Ausbau. Außerdem werden im Zusammenhang mit Aufzugseinbauten U-Bahnhöfe generell auch mit Blindenleitsystemen ausgestattet.

Mit Stand zum 31.12.2013 sind 103 von 173 U-Bahnhöfen (60 %) über Aufzüge oder Rampen zugänglich. 111 U-Bahnhöfe (64 %) sind mit Blindenleitsystemen ausgestattet.

Entsprechend der Vorgaben der 2009 und 2013 aufgestellten Prioritätenlisten der „AG Bauen und Verkehr – barrierefrei“[37] sollen in der Laufzeit des NVP 2014-2018 weitere U-Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut werden (siehe Tabellen im Anhang A2). Zusätzlich werden im Rahmen von Grundsanierungen bei der U-Bahn weitere Aufzugsvorhaben umgesetzt. Nach aktueller Planung werden 2016 ca. 69 % der U-Bahnhöfe über Aufzüge oder Rampen zugänglich sein. Die BVG hat sich das Ziel gesetzt, ab 2020 die barrierefreie Zugänglichkeit aller U-Bahnhöfe zu gewährleisten.[38]

III.2.2.2 Haltestellen

Bei Neu- und Ausbauten von Bus- und Straßenbahnhaltestellen sind grundsätzlich die Standards des NVP zu Ausstattung (siehe Kapitel II.3.3) und Information (siehe II.3.3.3) einzuhalten. Weiterhin erfordert der Einsatz von Omnibussen mit nur einer Rampe (an der zweiten Tür) vor allem für die Gewährleistung der Mitnahme von Rollstuhlnutzern eine besondere Haltestellengestaltung und die Sicherstellung der Freihaltung der Haltestellenbereiche bzw. das Vorhandensein von Buskaps.

Eine wichtige Änderung zur Barrierefreiheit von Haltestellen ergibt sich aus der ab 1.1.2013 in Kraft getretenen Neufassung des PBefG, das in § 8 Absatz 3 neue Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV macht. Insbesondere wird vorgegeben, „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“. Allerdings sieht das Gesetz die Möglichkeit begründeter Ausnahmen bzw. einer Anpassung der Frist vor, solange dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen un-

---

[36] Einschließlich des aufgrund Umbaus voraussichtlich bis 2015 nicht im Regionalverkehr bedienten Bahnhofs Schöneweide.

[37] Ziel der „AG Bauen und Verkehr – barrierefrei –„ ist die Diskussion aktueller Themen des öffentlichen Bauens und Verkehrs mit Experten und mit Betroffenenvertretern. Teilnehmer sind unter anderen die Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales, die Berliner Behindertenverbände, der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung, Vertreter des Landesbeirates für Menschen mit Behinderung, die Beauftragten für Menschen mit Behinderung der Bezirke sowie Vertreter der S-Bahn und der BVG.

[38] BVG AöR: Zahlen, Daten und Fakten zur Barrierefreiheit bei der BVG. http://www.bvg.de/index.php/de/103842/name/Pressemitteilungen/article/871112.html.Zugriff: 29.11.2013

umgänglich ist.

In Berlin ist im Bereich Bus aufgrund der enormen Anzahl von Haltestellen eine vollständige Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe bis 2022 nicht möglich. Zum einen sind keine ausreichenden Kapazitäten für die Planungsleistung vorhanden. Auch die erforderlichen finanziellen Mittel für den nötigen Investitionsaufwand stehen nicht zur Verfügung. Zum anderen soll die Umsetzung dieser Vorgaben im Einklang mit einer wirtschaftlichen Bewirtschaftung der Infrastruktur erfolgen und zwar insbesondere unter Berücksichtigung der langen Investitionszyklen (z. B. bei der Straßenbahninfrastruktur, die direkt oder indirekt von den Maßnahmen betroffen ist) sowie anderer Kriterien der effizienten Infrastrukturplanung. Die in Berlin typische (und an sich vorteilhafte) Vielfalt und Verflechtung der öffentlichen Verkehrsmittel stellt hier also eine besondere Herausforderung dar.

Darüber hinaus wird es in Berlin erforderlich sein, von den Ausnahmemöglichkeiten des PBefG in bestimmten Fällen auch dauerhaft Gebrauch zu machen. Der Grund dafür ist, dass verschiedene Haltestellen entweder aus technischen Gründen nicht mit vertretbarem Aufwand umrüstbar sind, weil sie sich in einer komplexen straßenbaulichen Lage befinden; oder die Umrüstung nicht sinnvoll ist, z. B. wenn eine Haltestelle aus anderen Gründen ohnehin für Menschen mit eingeschränkter Mobilität nicht erreichbar ist.

Aus diesen Gründen soll in der Laufzeit des NVP 2014-2018 – parallel zum weiterhin erfolgenden kontinuierlichen Umbau – eine systematische Erfassung und Katalogisierung des Umrüstungsbedarfs unter Berücksichtigung der o. g. technischen/wirtschaftlichen Aspekte erfolgen. Dabei ist eine Priorisierung der Maßnahmen erforderlich, so dass trotz unvermeidlicher Verfehlung des Ziels bis 2022, die größtmögliche Anzahl von Fahrgästen zeitnah von den Maßnahmen profitiert. Im NVP 2019-2023 sind auf dieser Basis die nach dem 1.1.2022 noch nötigen Ausnahmen zu konkretisieren und zu begründen. Die Priorisierung der vorrangig auszubauenden Haltestellen und die Ausnahmen sind mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abzustimmen.

III.3 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen der Verkehrserbringung

III.3.1 Oberflächenverkehr (Bus, Straßenbahn)

Die wachsende Nachfrage im ÖPNV stellt diesen vor große Herausforderungen, insbesondere finanzieller Natur. Fahrzeugkapazitäten müssen erweitert oder das Angebot verdichtet werden. Die Erweiterung von Fahrzeugkapazitäten ist nur begrenzt sinnvoll, denn die Beschaffung sehr großer Fahrzeuge führt in der Schwachverkehrszeit zu einem ineffizienten Betrieb. Die Ausweitung des Angebots ist hingegen auf den Strecken / Streckenabschnitten nötig, auf denen Fahrgäste nicht mehr zu einer angemessenen (d. h. mit den Vorgaben des NVP bzw. der Verkehrsverträge übereinstimmenden) Qualität befördert werden können.

Damit ein Leistungsaufwuchs, der eine finanzielle Belastung des Haushaltes des Landes Berlins darstellt, beim Fahrgast auch einen spürbaren Effekt hat, ist es zwingend erforderlich, das ÖPNV-Angebot stabil und zuverlässig betreiben zu können. Dies ist eine besondere Herausforderung in Bezug auf die im Oberflächenverkehr fahrenden Verkehrsmittel Straßenbahn und Bus. Diese verfügen im Gegensatz zum SPNV bzw. zur U-Bahn überwiegend über keine separaten Trassen, sondern müssen sich den Fahrweg mit dem MIV sowie dem Fahr-

radverkehr teilen.

Die Qualität von Straßenbahn und Bus leidet erheblich unter nicht stabil einzuhaltenden Fahrplänen. Die Fahrplanstabilität wird wesentlich von den Rahmenbedingungen im vom ÖV mitgenutzten Straßenraum beeinflusst. Dazu zählen zuvorderst die Verkehrsmenge sowie ihre verkehrsorganisatorische Abwicklung (Straßenraumgestaltung, LSA-Programme etc.). Allerdings haben auch der Straßenzustand, Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30), Baustellen und betriebliche Abläufe der BVG maßgeblichen Einfluss auf die Durchschnittsgeschwindigkeiten und Regelmäßigkeit des ÖV-Angebots im Oberflächenverkehr.

Unregelmäßige Abstände zwischen den Fahrzeugen auf Grund instabiler Fahrpläne (im Extremfall bis hin zu der in Berlin regelmäßig auftretenden Pulkbildung) führen dazu, dass die rechnerisch ausreichende Angebotskapazität nicht mehr effizient und nachfragegerecht bereitgestellt werden kann und beim Fahrgast als solche „nicht ankommt“.

In der Regel finden als Reaktion auf systematisch auftretende Fahrplaninstabilität zwei Gegenmaßnahmen Anwendung: Zum einen kann die Fahrzeit verlängert werden. Da die Ausgleichszahlungen des Landes beim Bus sich anteilig nach Betriebsstunden berechnen, führt dies zu zusätzlichen finanziellen Aufwendungen des Landes Berlins. Zum zweiten können zur Kompensierung von Ausfällen bzw. systematisch auftretender Unpünktlichkeit zusätzliche Fahrzeugumläufe notwendig werden, was wiederum die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung erheblich belastet. Zudem ist auf den Metroachsen von Bus und Straßenbahn, auf denen bereits ein dichtes Taktangebot gefahren wird (auf den meisten Metrolinien verkehren Angebote i.d.R. dichter als im vorgegebenen Grundtakt von 10 Min.) eine weitere Angebotsverdichtung technisch kaum noch realisierbar. Bei einer übermäßig dichten Fahrzeugfolge, insbesondere beim Busverkehr, sind trotz Priorisierungsmaßnahmen Pulkbildungen kaum zu vermeiden, Instabilitäten sind damit vorprogrammiert.

Der in Kapitel IV.1.2 hergeleitete Leistungsmehrbedarf stellt das Leistungsvolumen dar, welches in der wachsenden Stadt Berlin benötigt wird, um die Daseinsvorsorge mit Blick auf die mindestens zu gewährleistende ÖPNV-Versorgung aufrecht erhalten zu können. Um darüber hinaus das ÖPNV-Angebot Berlins für die Zukunft attraktiv weiterentwickeln zu können, muss das zur Verfügung stehende Volumen zudem effizienter eingesetzt werden.

Dies wird nur mit einer umfassenden ÖPNV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen und bei der Gestaltung des Straßenraumes erreicht werden können. Diese ist Voraussetzung dafür, dass der Aufgabenträger entsprechend den verkehrspolitischen Zielen des Landes Berlin das ÖPNV-Angebot an die sich verändernden und wachsenden Anforderungen der Fahrgäste anpassen kann. Darüber hinaus leistet die ÖPNV-Priorisierung einen Beitrag zu einem wirtschaftlicheren Verkehrsbetrieb (weniger Kosten für Fahrzeuge und Fahrer).

Der ÖPNV-Aufgabenträger setzt sich daher für Rahmenbedingungen ein, die eine effiziente und zuverlässige Durchführung des ÖPNV-Angebots sicherstellen. Zuvorderst gilt es hierbei, die seit den späten 1990er-Jahren umgesetzten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung in ihrer Qualität zu sichern und sie auf aktuelle und zukünftige Anforderungen anzupassen. Dazu hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt interne Abstimmungs- und Bearbeitungsprozesse untersucht und eine neue Organisationsstruktur entwickelt, die eine raschere und effizientere Bearbeitung unter Berücksichtigung der bestehenden personellen Ressourcen ermöglichen soll (siehe Kapitel IV.9).

Zwar wird zunächst der Fokus auf der Qualitätssicherung liegen müssen, es ist allerdings weiterhin erklärtes Ziel des Landes Berlin, die ÖPNV-Priorisierung weiter auszubauen. Dort, wo bislang keine Maßnahmen in diesem Bereich umgesetzt worden soll, sollen folgende Grundsätze Anwendung finden.

III.3.1.1 Fahrweg

Wichtige Voraussetzungen für einen zuverlässigen und attraktiven Nahverkehr sind ein auch den Bedürfnissen des ÖPNV entsprechendes Hauptverkehrsstraßennetz sowie ein möglichst unbeschränkt nutzbarer Fahrweg. Dies kann - wo erforderlich - sowohl baulich in Form von ÖV-Trassen, verkehrsrechtlich in Form von Bussonderfahrstreifen oder -Spuren, als auch verkehrsorganisatorisch, z. B. durch dynamische Straßenraumfreigaben und Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) umgesetzt werden.

Allerdings ist es dabei von wesentlicher Bedeutung, dass der ÖPNV seinen Fahrweg möglichst ungestört nutzen kann. So sind die bislang in Berlin eingerichteten rund 100 km Bussonderfahrstreifen („Busspuren“) in der alltäglichen Praxis häufig nicht oder nur eingeschränkt nutzbar. Oft sind es dabei die vermeintlich „kleinen Regelübertretungen“ von Kfz-Fahrern, wie Halten oder Laden, die erhebliche Störungen im ÖPNV-Betriebsablauf verursachen und so maßgeblich zu Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit beitragen. Für Straßenbahnen, die auf Grund der Schienenführung nicht ausweichen können, führen derartige Ordnungswidrigkeiten mitunter zum totalen Erliegen des Fahrbetriebs. Es ist daher zwingend erforderlich, die Fahrwege des ÖPNV konsequent zu überwachen und die Freihaltung ordnungsrechtlich durchzusetzen. In der Laufzeit des NVP 2014-2018 ist dazu zu prüfen, ob zur Entlastung der stark begrenzten personellen Kapazitäten bei Ordnungsämtern und Polizei die Verkehrsunternehmen hierbei eine aktivere Rolle einnehmen können.

Bei der Einrichtung neuer ÖV-Spuren ist darauf zu achten, dass diese vom Radverkehr getrennt sind, um den unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten Rechnung zu tragen. Wo dies nicht möglich ist muss sichergestellt werden, dass die „Umweltspur“ eine Mindestbreite von 4,75 m aufweist, damit ein gefahrloses Überholen möglich ist, ohne dass der ÖV auf die MIV-Spuren ausweichen muss. Dies erfordert eine frühzeitige Abstimmung der Zielnetze der verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes. Die neue Organisationsstruktur bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sieht dazu eine regelmäßige Koordination zwischen allen zuständigen Fachreferaten der Verkehrsabteilung vor, um etwaige Zielkonflikte zügig zu identifizieren und in einem transparenten Abwägungsprozess zu entscheiden (vgl. Kapitel IV.9).

Dies gilt gleichermaßen mit Blick auf die Ausweisung bzw. Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßennetz. Hiervon ist v. a. der Bus betroffen. 22 % des Busnetzes verlaufen im Hauptverkehrsstraßennetz ganz oder teilweise mit Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30. Etwa die Hälfte dieser Tempo 30-Strecken unterliegt keinen tageszeitlichen Beschränkungen.[39] Geschwindigkeitsbeschränkungen und Tempo 30-Strecken werden durch die zuständigen Stellen im Land Berlin zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder aus Gründen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung angeordnet. Diese

[39] Quelle: BVG auf Grundlage Daten VMZ 2013

Aspekte haben für das Land hohe Priorität und werden auch zukünftig eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Lebensqualität im Stadtgebiet spielen.

Dies gilt insbesondere auch für die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr, für die besondere Anforderungen hinsichtlich des Lärmschutzes gelten. Gerade nachts sind jedoch auch die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Funktionalität und Attraktivität des ÖPNV besonders groß. Die Belange des ÖPNV sind daher bei der Einrichtung von Tempo 30-Strecken verstärkt in die Abwägung einzubeziehen. Der NVP teilt hierzu das gesamte Streckennetz des Oberflächenverkehrs von Bus und Straßenbahn in vier Hauptkategorien ein. Die Einteilung orientiert sich an folgenden Bewertungskriterien:

- Hierarchie der jeweiligen Linie (großräumige Verbindungsfunktion innerhalb des Stadtgebiets),
- Netzfunktion als S- und U-Bahn-Ersatz im Nachtverkehr,
- Funktion als Zentrenverbindung (Zentreneinteilung gemäß StEP Zentren),
- Anbindung an den Fernverkehr,
- Bedienungshäufigkeit in den Nachtstunden,
- Anschlussfunktionen im Nachtverkehr (Verflechtung mit anderen Linien).

Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf einzelnen Streckenabschnitten haben Einfluss auf den Betrieb im gesamten Linienverlauf und können insbesondere wegen der aufeinander abgestimmten Anschlussbeziehungen im Nachtverkehr erhebliche Reisezeitverluste von bis zu einer halben Stunde für betroffene Fahrgäste verursachen. Die Gesamtfahrtzeit einer Linie sowie die Fahrtzeiten zwischen den Anschlussknoten sind daher für den Betriebsablauf und damit für das Fahrplanangebot von besonderer Bedeutung.

Um eine Bewertungsgrundlage für die Bedeutung der Linien zu erhalten, sind die Strecken entsprechend linienweise kategorisiert. Für den Nachtverkehr sind zunächst alle Strecken relevant, die zwischen 22 und 6 Uhr regelmäßig bedient werden. Diese sind entsprechend der o.g. Bewertungskriterien in drei Hauptkategorien eingeteilt, alle übrigen Strecken, auf denen keine entsprechenden Linien verkehren, sind der vierten Kategorie zugeordnet.

Die Zuordnung der Linien bzw. Strecken im Nachtverkehr und die genaue Definition der Kategorien sind der Karte in Anhang A3 und der zugehörigen Erläuterung zu entnehmen.

III.3.1.2 Knoten

Für die Priorisierung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA) gibt es in Berlin im Bereich Straßenbahn seit 1999 und im Bereich Bus seit 2006 ein Investitionsprogramm, mit dem die Umrüstung der Anlagen finanziert wird. Mit Stand Oktober 2012 sind von den knapp 2.100 LSA in Berlin ca. 926 (=ca. 58 % der ca. 1.400 für den ÖPNV relevanten Anlagen) umgerüstet worden. Ziel ist es, dass der ÖPNV möglichst ohne Halt den Knoten passieren kann. Sofern dies nicht umsetzbar ist, sollen die maximalen Wartezeiten nicht überschritten werden, die in der zwischen BVG, Verkehrslenkung Berlin (VLB) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geschlossenen Qualitätssicherungsvereinbarung (QSV) definiert wurden.

Mit der zunehmenden Bedeutung von Rad- und Fußverkehr gilt es hierbei die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes miteinander in Einklang zu bringen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass anders als der stetig fließende Individualverkehr der ÖPNV nur punktuell in die LSA-Programme an Knoten eingreift. Mit diesen Eingriffen, die entsprechend der Taktfolge des ÖPNV wenige Male pro Stunde erfolgen, wird auf Grund der großen Beförderungskapazität der Fahrzeuge des ÖV unmittelbar eine große Anzahl an Verkehrsteilnehmern von der Priorisierung begünstigt.

III.3.1.3 Haltestellen

Bushaltestellen sind in Lage und Ausstattung so zu gestalten, dass sie ein gradliniges, zügiges An- und Abfahren der Fahrzeuge ermöglichen. Besonders geeignet, um Störungen durch Falschparker zu minimieren sind Gehwegvorstreckungen (Kaphaltestelle), die zudem dazu dienen können, dass während des Haltestellenaufenthalts des Busses der Kfz-Verkehr hinter dem Bus zurückgehalten wird. Dadurch ist der Bus anschließend der Pulkführer und kann zügig vorankommen. Haltestellenbereiche sind möglichst von Gehwegeinbauten (Bäume, Stadtmöbel, Stromkästen usw.) freizuhalten. Durch den Einbau von Sonderborden (z. B. Kasseler Bord oder Dresdner Bord) können Busse die Haltestellen direkter und schneller anfahren. Zudem führt der auf ein Minimum reduzierte Spalt zwischen Bord und Fahrzeug zu kürzeren Fahrgastwechselzeiten.

Straßenbahnhaltestellen an Streckenabschnitten, in denen die Straßenbahnen nicht auf eigenem Bahnkörper verkehren, sind möglichst als Kaphaltestellen (s. o.), oder überfahrbare Kaphaltestellen zu gestalten, um den Anforderungen an die ÖPNV-Beschleunigung, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu erfüllen.

Mit steigender Nachfrage und zunehmender Größe der Fahrzeuge des ÖPNV nimmt zudem der Fahrgastfluss im Fahrzeug eine wachsende Bedeutung ein. Hier gilt es mit betrieblichen Maßnahmen und durch Fahrzeuginnenraumgestaltung dafür Sorge zu tragen, dass trotz großem Fahrgastwechselaufkommen die Haltestellenaufenthaltszeiten möglichst kurz und verlässlich planbar gehalten werden können. In der NVP-Laufzeit sollen geeignete Maßnahmen identifiziert und auf ihre Eignung geprüft werden, z. B.

- keine Pflicht zum Vordereinstieg während der Hauptverkehrszeit;
- veränderte Fahrzeuginnenraumgestaltung bspw. in Form von breiten Gängen, mehr Türen, zwei Multifunktionsabteilen etc.;
- Steigerung des Fahrscheinvorverkaufs durch tarifliche oder vertriebliche Maßnahmen.

III.3.1.4 Baustellenzustände

An Baustellen, bei denen die Fahrbahnbreite temporär reduziert wird oder Fahrspuren gesperrt werden, sind Maßnahmen zur Minimierung der dadurch entstehenden Störungen auf den ÖPNV zu ergreifen (Einrichtung temporärer Busspuren im Vor- und Nachlauf, Anpassung LSA-Schaltungen u. a. zum ungestörten Wiedereinfädeln in den laufenden Verkehr). In Baustellenbereichen sollen bereits vorhandene Busspuren erhalten bleiben und die Belange

des Straßenbahnverkehrs besonders berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für den Schienenersatzverkehr mit Bussen (vgl. Kapitel II.3.3.7), der zumeist auf Grund von Bauarbeiten eingerichtet werden muss. Hier ist eine weitaus größere Anzahl an Fahrgästen von baustellenbedingten Störungen im Straßenraum betroffen, da die Nachfrage des erheblich größer dimensionierten Schienenverkehrs mit Bussen bewältigt werden muss.

III.3.2 Schieneninfrastruktur

III.3.2.1 U-Bahn, Straßenbahn

Die Anforderungen für Erhalt und Betrieb der Schieneninfrastruktur im Bereich U- und Straßenbahn sind im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR festgelegt. So ist über die Laufzeit des Vertrages (bis August 2020) eine mindestens gleichbleibende und dem Stand der Technik entsprechende Qualität der Infrastruktur zu gewährleisten und der Instandhaltungsrückstau abzubauen.

Im Rahmen des Qualitätsmonitorings wird regelmäßig die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur anhand festgelegter Kennziffern (z. B. Verfügbarkeit und Funktionalität von Aufzügen, Informationssystemen und Vertriebsautomaten; schadensbedingte Langsamfahrstellen im Netz etc.) überprüft. Das Instrumentarium des Infrastrukturmonitorings wird auf Grundlage des Verkehrsvertrags derzeit weiterentwickelt. Ziel ist es, künftig genauere Aussagen zum Zustand der Infrastruktur sowie zum Bedarf an Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen zu erlangen.

III.3.2.2 S-Bahn, Regionalbahn

Die regelmäßigen Netzzustandsanalysen[40] zeigen, dass auch im von der DB Netz AG betriebenen Infrastrukturnetz, das im Berliner Nahverkehr von S- und Regionalbahn genutzt wird, weiterhin Verbesserungspotenzial besteht. Allerdings gibt es für die Aufgabenträger nur geringe Möglichkeiten, auf die Qualität und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur der bundeseigenen Eisenbahn einzuwirken. Daher fordert Berlin zusammen mit anderen Ländern Verbesserungen ein. Insbesondere sollte die verfassungsmäßige Verpflichtung des Bundes zur Erhaltung der Schieneninfrastruktur durch die gesetzliche Verankerung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung konkretisiert werden, die eine qualitativ hochwertige und kapazitativ ausreichende Schieneninfrastruktur gewährleistet. Auch sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Länder bei Bedarf und gegen anteilige Überlassung bisheriger Bundesmittel regionale Strecken in eigene Verantwortung übernehmen können.

[40] VBB GmbH: Netzzustandsbericht 2012. online unter: http://www.vbb.de/de/article/qualitaetsanalysen/netzzustandsbericht/3059.html

IV Angebotsplanung

IV.1 Rahmenvorgaben der Angebotsentwicklung

In den Planungsgrundlagen des Monitorings sowie zusammengefasst in Kapitel I.3.1 wurde festgestellt, dass nach dem Anstieg der Nachfrage in den letzten Jahren auch im Zeitraum bis 2018 und darüber hinaus mit einem weiteren Nachfragewachstum zu rechnen ist. Bereits im Monitoring wurde zudem darauf hingewiesen, dass sich eine weiterhin steigende Nachfrage nicht mehr mit dem bestehenden Leistungsvolumen und Umverteilungen dieses Volumens bewältigen lässt. Die negativen Folgen eines ÖPNV-Angebots, welches in Quantität und Qualität hinter der Nachfrage zurückzubleiben droht, sind bereits in den letzten Jahren zu spüren gewesen (z. B. Kapazitätsengpässe, Auftreten erster Erschließungsdefizite, vgl. Monitoring, Anhang A5, dort Kapitel 4.5 und 4.6).

Setzt sich diese Entwicklung zukünftig fort, so wird es absehbar nicht möglich sein, den Anforderungen der Daseinsvorsorge gerecht zu werden. Zudem zeigt der Vergleich mit Entwicklungen in anderen Städten, dass eine der Nachfrage angemessene Angebotsentwicklung nicht nur Voraussetzung dafür ist, die Daseinsvorsorge in der wachsenden Stadt zu sichern. Sie ist darüber hinaus auch Grundlage dafür, dass die Fahrgastpotenziale, die sich durch Bevölkerungswachstum ergeben, auch ausgeschöpft werden können. Hält die Angebotsentwicklung jedoch nicht mit Bevölkerungs- und Nachfragezuwachs Schritt, so drohen dem ÖPNV Marktanteilsverluste und damit eine Verfehlung der verkehrspolitischen, sozialen und umweltbezogenen Ziele des Landes.

Um das Leistungsvolumen, das mit Blick auf die Daseinsvorsorge sowie auf die Sicherung des Beitrags, den der ÖPNV zu einer lebenswerten Stadt mit hohen Standortqualitäten für die Wirtschaft leisten kann und muss, belastbar ermitteln zu können, bedarf es der Quantifizierung der Aussagen zur erwartbaren Nachfrageentwicklung.

Diese werden nachfolgend auf der Basis eines mehrstufigen Verfahrens ermittelt, die zur Berechnung verwendeten Grundlagendaten und Annahmen werden nachvollziehbar erläutert (Kapitel IV.1.1). Die Darstellung erfolgt anhand von drei Nachfrage-Szenarien, welche die Bandbreite der möglichen Entwicklungen darstellen. Als Ergebnis der Berechnungen werden Aussagen zum absehbar in der Laufzeit des NVP benötigten Angebotsvolumen getroffen und in Kapitel IV.1.3 dargestellt. Die Aussagen bilden zudem die Grundlage für die verkehrsträgerbezogene Planung in den darauffolgenden Kapitel IV.2 bis IV.7.

IV.1.1 Entwicklung der Nachfrage

Den ersten Schritt zur Berechnung des zukünftig benötigten Angebotsvolumens bildet die Herleitung und Quantifizierung der zukünftigen Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. In Anlehnung an die im Monitoring identifizierten Treiber der Nachfrageentwicklung in den vergangenen Jahren werden hierfür zunächst die Erkenntnisse zur Bevölkerungsentwicklung heran gezogen.

Dabei werden zunächst die Daten der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose des Landes Berlin[41] mit den verkehrlichen Zielen des Landes Berlin bzw. konkret mit den Zielsetzungen zum Modal-Split-Anteil des ÖPNV verschnitten. Folgende Daten bzw. Annahmen flossen in die Berechnungen ein:

- Als Betrachtungszeitraum wird der Zeitraum vom 31.12.2007 bis zum 31.12.2018 gewählt. Das Ausgangsjahr ist mit dem seit Anfang 2008 weitgehend unveränderten[42] gesamthaften Leistungsvolumen des innerstädtischen ÖPNV in Berlin zu begründen. Die langfristige, nicht allein auf den Zeitraum 2014-2018 beschränkte Betrachtung belegt zudem die Stabilität der Entwicklungen. Das letzte Jahr der Betrachtung resultiert aus der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes. Für diesen Zeitraum wird die Bevölkerungsentwicklung entsprechend der unteren, mittleren und oberen Variante der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose den jeweiligen ÖPNV-Szenarien zugeordnet.
- Das Einwohnerregister hat zwischen 2007 und 2011 eine tatsächliche Bevölkerungszunahme von 73.000 verzeichnet. Für den Zeitraum 2011 bis 2030 wird mit einer weiteren Zunahme von rund +250.000 Einwohner/innen gerechnet (mittlere Variante, vgl. Kapitel I.3.1).
- In allen Szenarien wird für die Entwicklung von 2007 bis 2018 von einer konstanten Mobilitätsquote ausgegangen, d. h. es wird mit weiterhin 3,0 Wegen pro Person und Tag gemäß SrV 2008 gerechnet. Diese Quote berücksichtigt bereits, dass es in der Bevölkerung neben den mobilen stets auch immobile Menschen gibt.[43] Dabei ist folgendes zu beachten:
    - Künftig wird sowohl absolut als auch relativ eine Veränderung des Altersaufbaus der Bevölkerung stattfinden, bei der hohe Altersgruppen zunehmend an Bedeutung gewinnen werden. Insbesondere bei Personen ab einem Alter von 75 Jahren wird von einer geringeren Anzahl von Wegen ausgegangenen.
    - Allerdings war trotz zunehmender Alterung der Gesellschaft in den Jahren 2002 bis 2008 deutschlandweit ein leichter Anstieg der durchschnittlichen Mobilitätsquote zu verzeichnen. Dieser resultierte *„hauptsächlich aus dem wachsenden Anteil an mobilen älteren Personen im Alter von 60 Jahren und älter und aus der gleichzeitigen Zunahme an Wegen pro Person speziell in dieser Altersgruppe. Das heißt: 2008 gehen nicht nur mehr ältere Menschen aus dem Haus als 2002, sondern jeder Einzelne von ihnen geht auch häufiger aus dem Haus, als dies noch sechs Jahre zuvor der Fall war. […] Während im Jahr 2002 die sogenannten „jungen Alten“ im Alter von 65 bis 74 Jahren noch durchschnittlich 2,8 Wege pro Tag ausgeführt haben, ist dieser Wert im Jahr 2008 auf 3,2 gestiegen. Etwas schwächere, wenngleich ebenfalls deutliche Steigerungen lassen sich dabei auch für die Gruppe der „alten Alten“ über 74 Jahre feststellen, indem ein Anstieg auf 2,3 Wege pro Tag in 2008 erfolgt ge-*

[41] Prognose auf Basis EWR für LOR-Prognoseräume . Ausführliche Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel I.3.1, Fußnote 7.

[42] Die Referenzleistungsmenge der BVG änderte sich seit diesem Zeitpunkt durch die im Verkehrsvertrag bereits berücksichtigten zusätzlichen Leistungen in Folge der Inbetriebnahmen der Straßenbahnneubaustrecke in Adlershof sowie der U-Bahn-Neubaustrecke U55 um lediglich 0,17 %.

[43] Als mobil gelten diejenigen Personen, die an einem durchschnittlichen Werktag Ortsveränderungen durchführen. Bei ausschließlicher Betrachtung der mobilen Bevölkerung betrug die Mobilitätsquote 2008 in Berlin 3,4 Wege pro Person und Tag (vgl. Mobilität der Stadt – Berliner Verkehr in Zahlen Ausgabe 2010).

genüber 2,0 täglichen Wegen im Jahr 2002" (infas und DLR 2010, S. 170).
    - Die Gründe für diese Entwicklung können die in den vergangenen Jahren infolge medizinischer Fortschritte laufend verbesserte Fitness älterer Menschen, die wachsende Zahl älterer Menschen mit verfügbarem Pkw sowie der gestiegene Anteil älterer Frauen mit Führerschein sein.
    - In Summe der vorgenannten Argumente wird im Rahmen dieser Betrachtung bis zum Jahr 2018 von einer konstanten Mobilitätsquote ausgegangen.
- Die Aussagen zur Entwicklung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV werden aus dem StEP Verkehr bzw. den ihm zugrundliegenden Materialien abgeleitet. Für die drei Nachfrage-Szenarien wird die Zielvorgabe (Steigerung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV von 27 % im Jahr 2008 auf 29 % im Jahr 2025) variiert. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Erreichung des Zielwertes auch abhängig ist von weiteren Entwicklungen im Land Berlin, und nicht zuletzt auch von der Förderung der push-and-pull Faktoren (vgl. Kapitel I.3.1):
    - Für die untere Variante des Nachfrageszenarios wird angenommen, dass diese Fördermaßnahmen nicht umgesetzt werden bzw. nicht wirken. Der Anteil des ÖPNV kann folglich nicht gesteigert werden und bleibt unverändert.
    - Für die obere Variante wird das Erreichen des Zielwertes des StEP Verkehr für den 31.12.2018 angenommen. Hier greifen Faktoren, die die Attraktivität der ÖPNV-Konkurrenz schmälern (z. B. Parkraumbewirtschaftung), mit Maßnahmen, die die Attraktivität des ÖPNV merkbar steigern (z. B. erfolgreiche Beschleunigung und Stabilisierung des Bus- und Straßenbahnverkehrs und Angebotsausweitungen im ÖPNV), erfolgreich ineinander. Zusätzlich machen sich verstärkt die Auswirkungen eines veränderten Mobilitätsverhaltens bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen bemerkbar.
    - In der mittleren Variante wird von einer Steigerung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV um einen Prozentpunkt ausgegangen, da die zuvor skizierten Maßnahmen nur in Teilen umgesetzt werden können bzw. wirksam werden.

Aus den genannten Eingangsgrößen wird zunächst die Zahl der ÖPNV-Wege pro Tag als Indikator für die Nachfrageentwicklung berechnet. Dabei ist zu beachten, dass auf einem ÖPNV-Weg die Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen genutzt werden können (z. B. U-Bahn (BVG) und S-Bahn). Die Ergebnisse für die drei Szenarien werden in der Tabelle 19 dargestellt.

Bei Betrachtung der drei aufgeführten Szenarien ergibt sich rechnerisch im Jahr 2018 verglichen mit 2007 eine Zunahme um rund 147.000 bis 460.000 Wege pro Tag, die mit dem ÖPNV (alle Verkehrsträger) erledigt werden. Dies bedeutet für das Jahr 2018 eine Nachfragesteigerung zwischen ca. 5 und 17 % gegenüber dem Beginn des Jahres 2008.

Entsprechend einer vorsichtigen und konservativen Abschätzung wird im Rahmen der folgenden Betrachtungen eine durch Bevölkerungszunahmen generierte Nachfragesteigerung angenommen, die zwischen der unteren und der mittleren Variante liegt.

Tabelle 19: Entwicklung der Bevölkerung, des Modal-Split und der ÖPNV-Nachfrage (Szenarien) zwischen 31.12.2007 bis 31.12.2018

	2007	2018 - Szenarien		
		Untere Variante	Mittlere Variante	Obere Variante
Bevölkerung*	3.350.000	3.540.000	3.600.000	3.650.000
Wege pro Person und Tag**			3	
Anteil des ÖPNV in Prozent***	27	27	28	29
ÖPNV-Wege pro Tag****	2.717.000	2.864.000	3.020.000	3.177.000
Veränderung ÖPNV-Wege pro Tag 2007 - 2018 absolut****	--	147.000	303.000	460.000
Veränderung ÖPNV-Wege pro Tag 2007 - 2018 in Prozent**	**--**	**+5**	**+11**	**+17**

* *2007: AfS - Daten des Einwohnermelderegisters (EWR), Stand 31.12.2007; 2018: SenStadtUm: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2008-2030 auf Grundlage EWR Werte gerundet*

** *Basis: SrV 2008, Die Zahl der Wege wird als im Zeitverlauf konstant angenommen, siehe oben*

*** *2011: SrV 2008, 2018: Variantenbildung auf Grundlage StEP-Verkehr Ziel für 2025, siehe oben*

**** *Eigene Berechnungen, alle Werte gerundet. Hinweis: Auf einem ÖPNV-Weg können Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen (z. B. BVG und S-Bahn) genutzt werden.*

Zur Nachfragesteigerung durch Bevölkerungswachstum kommen die weiteren Treiber von Mehrbedarf und Nachfrage hinzu:

- Die Zahl der Touristinnen und Touristen nimmt kontinuierlich zu, wobei diese hauptsächlich in der Innenstadt mit dem ÖPNV unterwegs sind.
- Die positive Entwicklung des Arbeitsmarktes setzt sich absehbar fort, was u. a. in Verbindung mit ebenfalls steigenden Einwohnerzahlen im unmittelbaren Berliner Umland auch zu einem Anstieg der Pendlerzahlen führt.
- Darüber hinaus werden Mehrbedarfe auch durch die Entwicklung neuer bzw. die Verdichtung bestehender Wohn- und Arbeitsplatzstandorte geschaffen. Neue Wohn- und Gewerbestandorte werden auch außerhalb der bisher von bestehenden ÖPNV-Angeboten erschlossenen Flächen entstehen. Diese Standorte müssen angemessen, also den Standards des NVP entsprechend, angebunden werden.
- Und nicht zuletzt ergeben sich zusätzliche Erschließungs- und dabei ggf. auch Mehrleistungsbedarfe aus der Alterung der Bevölkerung. Die zunehmende Anzahl älterer Menschen, die auf kurze Wege zur nächsten Haltestelle des ÖPNV angewiesen sind, erhöht den Erschließungsbedarf.

Die aus diesen Entwicklungen entstehenden Mehrbedarfe wurden im zweiten Schritt der Berechnung abgeschätzt.

IV.1.2 Ermittlung des Leistungsbedarfs

Die im zweiten Schritt formulierte Abschätzung basiert auf folgenden Grundlagen:

- Erfahrungen zur Fahrgastentwicklung auf nachfragestarken Relationen;
- Erkenntnisse zu bereits bestehenden Mehrbedarfen (wg. Kapazitätsengpässen, veränderter zeitlicher Nachfrage etc.);
- bereits bekannte zusätzliche (räumliche) Erschließungsbedarfe (z. B. Flächenausweisungen des FNP und StEP Wohnen);
- absehbarer Mehrbedarf aufgrund von Infrastrukturmaßnahmen (v. a. SPNV).
- Mehrnachfrage (untere bis mittlere Variante) laut Schritt 1 der Berechnung.

Der Mehrbedarf wurde auf dieser Grundlage getrennt für die einzelnen Verkehrsträger ausgewiesen. Das Ergebnis stellt die nachfolgende Tabelle 20 dar.

Die Mehrleistungen im Regional- und S-Bahn-Verkehr resultieren größtenteils aus infrastrukturbedingten Angebotsmaßnahmen. Die erforderlichen Taktverdichtungen zur Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten werden insbesondere auf den Hauptachsen und auf stark nachgefragten Ergänzungslinien, schwerpunktmäßig im U-Bahn-, Straßenbahn und Metrobusnetz, auftreten. Die zusätzlichen Erschließungsaufgaben muss insbesondere der Busverkehr übernehmen, da nur das Busnetz die notwendige kurzfristige Anpassbarkeit gewährleistet. Daher wird der Bedarf für eine Angebotsausweitung im Busverkehr am größten eingeschätzt.

Tabelle 20: Abschätzung: Mehrbedarfe nach Treibern und Verkehrsmitteln (NutzKm)

Verkehrsmittel	**Mehrbedarfe**			
	wg. Wachstum Bevölkerungszahl + Arbeitsplätze + Tourismus	Flächenentwicklung (neue Wohn- und Gewerbegebiete)	zusätzlicher Erschließungsbedarf aufgrund Alterung	Gesamt
Regionalverkehr	Ca. 5-6 % (BER-Anbindung, Ostkreuz, Taktverdichtungen)			6 %
S-Bahn	7 % (wegen Neubaustrecken BER-Anbindung und S21, 1. BA)			7 %
U-Bahn	3 %	0 %	0 %	3 %
Straßenbahn	3 %	0,5 %	0 %	3,5 %
Bus	2 %	2 %	1 %	5 %

Als erstes Fazit lässt sich feststellen, dass die im ersten Schritt ermittelte Nachfragesteigerung durch das Bevölkerungswachstum zwischen ca. 5 % (untere Variante) und 11 % (mittlere Variante) zusammen mit den weiteren nachfragewirksamen Entwicklungen einen Angebots-Mehrbedarf von 3 bis 7 % bewirkt.

Diesem wurden nun die bestehenden Spielräume zur Angebotsgestaltung gegenübergestellt. Grundsätzlich sind diese als eher eng zu sehen. So ist das bei der BVG bestellte Leistungsvolumen seit 2008 gedeckelt. Angebotsverbesserungen an einer Stelle im Netz müssen durch Angebotskürzungen an anderer Stelle „gegenfinanziert“ werden. Das Kürzungspotenzial ist bereits weitgehend ausgereizt. In den Jahren vor Inkrafttreten des Verkehrsvertrags zwischen Land und BVG sind (2004/2005) bereits umfassende Angebotskürzungen erfolgt. Seit 2008 ist das Angebot kontinuierlich auf Kürzungspotenziale überprüft worden, um mit Umbestellungen auf Nachfrageentwicklungen reagieren zu können. Dadurch ist es dem Aufgabenträger bislang gelungen, auf aktuelle Nachfrageentwicklungen angemessen zu reagieren. Leichte Verschlechterungen der Erschließungsqualität sowie die zunehmenden Anzeichen für Kapazitätsengpässe (u. a. beim Bus, vgl. Monitoringbericht, dort Kapitel 4.6.3) liefern jedoch deutliche Anzeichen dafür, dass die Möglichkeiten, eine weitere steigende Nachfrage mit dem bestehenden Leistungsvolumen zu bedienen, beinah ausgereizt sind. Aktuell stehen nur noch einzelne Fahrten überhaupt zur Disposition, um den Rahmen für Umbestellungen nicht zu überschreiten. Dieser wird begrenzt durch:

- Auftrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge: keine Unterschreitung der Standards des NVP, die die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV für alle gewährleisten;
- Auftrag zur nachfragegerechten Angebotsgestaltung: keine Kürzungen auf stark nachgefragten Linien (Kapazität, Abwanderung wahlfreier Nutzer, Verlagerung auf MIV).

So kann zwar davon ausgegangen werden, dass im Zuge der dynamischen Stadt- und Bevölkerungsentwicklung sowie aufgrund der Optimierung von Angeboten selbst bei einer gesamthaften Nachfragesteigerung auch immer wieder Leistungspotenziale freigesetzt werden. Diese reichen jedoch nicht aus, um die ermittelten Mehrbedarfe abzudecken. Tabelle 21 stellt die auf Grundlage des Referenzdatensets zur Verfügung stehenden Einsparmöglichkeiten den oben ermittelten Mehrbedarfen gegenüber:

Tabelle 21: Bilanz: Mehrbedarfe, Einsparungspotenzial und Differenz 2014 - 2018 (NutzKm)

Verkehrsmittel	Mehr- und Minderbedarfe				
	wg. Wachstum Bevölkerungszahl + Arbeitsplätze + Tourismus	**Flächenentwicklung (neue Wohn- und Gewerbegebiete)**	**zusätzlicher Erschließungsbedarf wegen Alterung**	**Mit NVP-Standards vereinbare Einsparmöglichkeiten**	**Differenz Gesamt**
Regionalverkehr	Ca. 5-6 % (BER-Anbindung, Ostkreuz, Taktverdichtungen)			**0 %**	6 %
S-Bahn	7 % (wegen BER-Anbindung und S21)			**0 %**	7 %
U-Bahn	3 %	0 %	0 %	**0 %**	3 %
Straßenbahn	3 %	0,5 %	0 %	**-0,5 %**	3 %
Bus	2 %	2 %	1 %	**-0,5 %**	4,5 %

Im dritten und letzten Schritt wurden die in der Differenz ermittelten Mehrbedarfe auf das bestehende Leistungsvolumen umgerechnet und der Mehrbedarf für den Zeitraum der NVP-Laufzeit 2014-2018 ermittelt (Tabelle 22).

IV.1.3 Ermittlung des Leistungsvolumens und des benötigten Leistungsaufwuchs bis 2018

Die Berechnungen zeigen, dass im Zeitraum bis 2018 Mehrleistungen über alle Verkehrsträger erforderlich sind, damit der ÖPNV mit den Anforderungen der wachsenden Stadt Schritt halten und ihr Funktionieren sowie ihre Attraktivität weiterhin sicher stellen kann.

Tabelle 22: Umlegung: Benötigtes Leistungsvolumen und Aufwuchs 2014 - 2018

Verkehrsmittel	Vertragssoll 2013	Mehrbedarf bis 2018	
	Mio. Zug/Bus-km pro Jahr	% Wert	Mio. Zug/Bus-km pro Jahr
Regionalverkehr	6,54*	6%	+ 0,4
S-Bahn (nur Bln.)	28,97	7%	+2,0
U-Bahn	20,3	3%	+0,6
Straßenbahn	20,0	3%	+0,6
Bus	88,7	4,5%	+4,0

**Jahr 2013, einschl. RE 9*

Bei den ermittelten Werten sind noch Verschiebungen möglich, die sich u. a. dann ergeben können, wenn sich durch Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen die Fahrgastnachfrage deutlicher erhöht als bislang angenommen. Beim SPNV könnte dies beispielsweise ausgelöst durch die Attraktivität der neuen Anbindungen (Ostkreuz, Strecken zum BER, Anbindung Hauptbahnhof an Nordring) geschehen. Verschiebungen „nach unten“ wären möglich, wenn es gelingt, durch weitere Bemühungen bislang ungenutzte Effizienzpotenziale des bestehenden Leistungsvolumens zu heben, z. B. durch eine effektivere Beschleunigung der Oberflächenverkehre. Bei der Planung entsprechender Mehrverkehre ist zudem - da sie teilweise auch in der bereits jetzt durch hohe Kapazitätsauslastung bei den Unternehmen geprägten HVZ erforderlich sind - auf eine möglichst wirtschaftliche Leistungsbestellung zu achten.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die vorgenommene Abschätzung des Mehrbedarfes auf der Annahme einer unteren bis mittleren Variante der künftigen Nachfrageentwicklung basiert. Sollte sich beispielsweise die Bevölkerung oder der Verkehrsanteil des ÖPNV in den nächsten Jahren entsprechend der aufgezeigten oberen Variante entwickeln, müsste entsprechend nachgesteuert und zusätzliche Leistungsmengen eingeplant werden.

Zum Ende der Laufzeit des NVP hat die zu erbringende Verkehrsleistung (Nutzzug- bzw. -wagenkm ohne Betriebsfahrten) unter Berücksichtigung des ermittelten notwendigen Leistungsaufwuchses die nachfolgend aufgeführten Eckwerte:

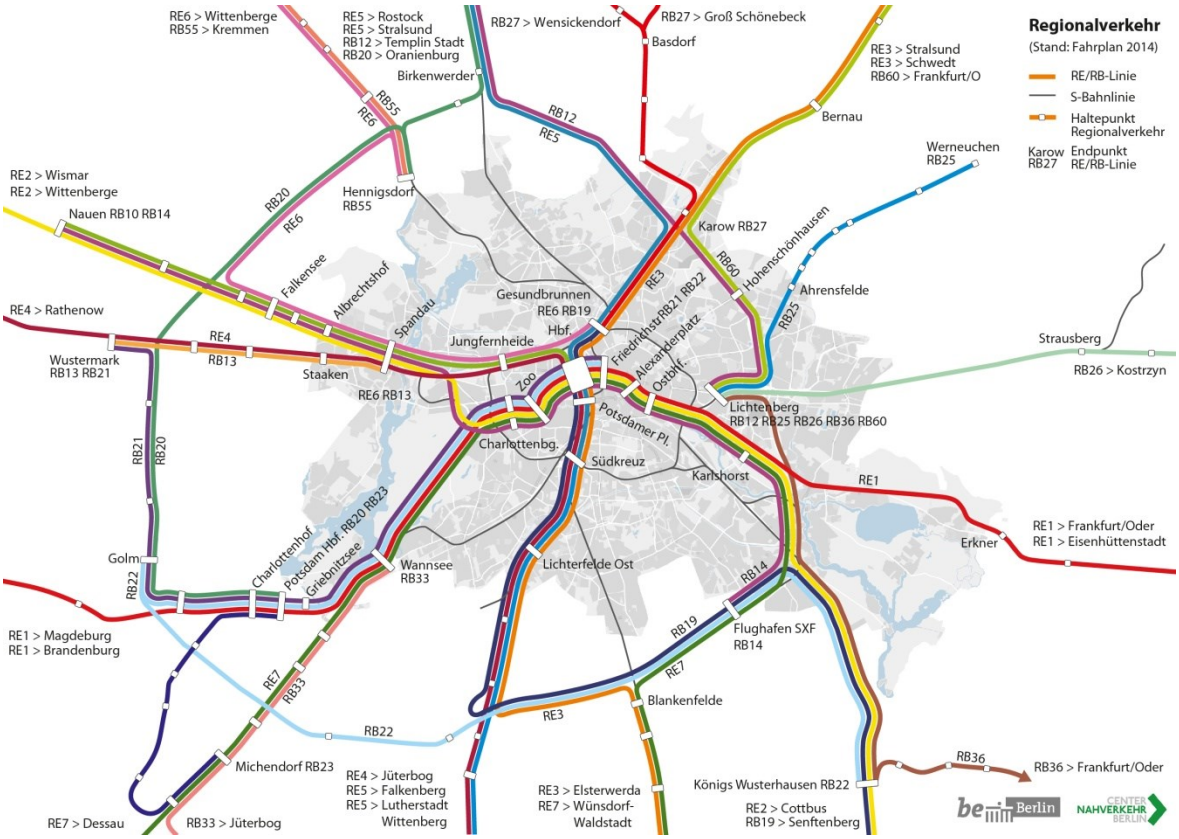
- Bahn-Regionalverkehr 6,9 Mio. Zugkm
- S-Bahn 31,0 Mio. Zugkm
- U-Bahn 20,9 Mio. Zugkm
- Straßenbahn 20,6 Mio. Zugkm
- Bus 92,7 Mio. Buskm
- Fähre[44] 12.600 Betriebsstunden

IV.2 Regionalzüge

IV.2.1 Angebotskonzeption 2014

Das Linien- und Bedienkonzept entsprechend der Bestellung ab Dezember 2013 ist in Abbildung 3 sowie in Anhang A1.III dargestellt.

Abbildung 3: Liniennetz im Regionalverkehr (Jahresfahrplan 2014), Stand Fahrplan 2014*



** Änderungen in Abhängigkeit infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen möglich*

[44] Der Wert berücksichtigt die Einstellung der Linie F11. Bei den Fähren erfolgt eine Spitzabrechnung der Verkehrsleistungen. Die Werte können in Abhängigkeit vom Beginn und Ende der Saison jährlich schwanken. Der angegebene Wert stellt einen Rundungswert dar.

IV.2.2 Angebotskonzeption 2018

Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg

Mit Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg erfolgt die Inbetriebnahme der Schienenanbindung des Flughafens mit der S-Bahn (siehe Kapitel IV.3.2) sowie mit dem Airport-Express (RE 7, RE 9, RB 14) und der Linie RB 22[45]. Die Regionalzüge werden aus Richtung Berlin sowohl über die Westanbindung (über Südkreuz oder Potsdam) als auch über die Ostanbindung (über die Görlitzer Bahn) geführt. Für die Westanbindung sind folgende Linien vorgesehen:

- Airport-Express RE 9 Berlin Hbf – Nord-Süd-Tunnel – Südkreuz – Flughafen Berlin Brandenburg
- RB 22 (Berlin Friedrichstraße [HVZ] –) Potsdam Hbf – Golm – Flughafen Berlin Brandenburg – Königs Wusterhausen

Die Ostanbindung soll von folgenden Linien bedient werden:

- Airport-Express RE 7 (Dessau –) Berlin Hbf – Stadtbahn – Flughafen Berlin Brandenburg (– Wünsdorf-Waldstadt)
- Airport-Express RB 14 Nauen – Berlin Hbf – Stadtbahn – Flughafen Berlin Brandenburg (– Senftenberg)

Die Linien RE 7, RB 14 (jeweils 60-Minuten-Takt) und RE 9 (30-Minuten-Takt) bieten gemeinsam als Airport-Express einen 15-Minuten-Takt zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Flughafen Berlin Brandenburg. Die Linie RE 9 wird bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn über die Anhalter Bahn und den Außenring geführt.

Mit der erst nach der Laufzeit des NVP zu erwartenden Inbetriebnahme der Dresdner Bahn erfolgt die Anbindung des Flughafens auf direktem Wege mit dem Flughafen-Express. Im Zielzustand verkehrt der Flughafen-Express im 15-Minuten-Takt vom Hauptbahnhof über Potsdamer Platz, Südkreuz und die Dresdner Bahn zum Flughafen Berlin Brandenburg. Die interimsweise Flughafenanbindung mit den Linien RE 7, RB 14 und RE 9 über die Stadtbahn beziehungsweise Anhalter Bahn kann dann entfallen. Die Linie RB 24, die ab Dezember 2014 die Leistungen der RB 60 zwischen Eberswalde und Berlin übernimmt, wird dann über Ostkreuz, Schöneweide und den Flughafen Berlin Brandenburg bis Wünsdorf-Waldstadt verlängert. Die Linie RE 7 wird anstelle der RB 14 in direkter Linienführung über Königs Wusterhausen nach Senftenberg geführt und die Linie RB 14 endet am Ostbahnhof.

Weitere Angebotsmaßnahmen

Im NVP-Zeitraum ist die Inbetriebnahme weiterer Infrastrukturvorhaben vorgesehen:

- Regionalbahnsteige am Ostkreuz (oberer Bahnsteig parallel zur Ringbahn voraussichtlich Ende 2014, untere Bahnsteige für Frankfurter Bahn und Ostbahn voraussichtlich Ende 2017, dann Schließung des derzeit bedienten Bahnhofs Karlshorst),

[45] Das nachfolgende Angebotskonzept geht von einer vollständigen Inbetriebnahme des Flughafens BER und einer gleichzeigen Schließung der Flughäfen Schönefeld und Tegel aus. Sollte es zu Teileröffnungen des BER kommen, ist ein bedarfsadäquates Teilangebot zu prüfen.

- Inbetriebnahme der Streckenabschnitte Lichtenberg – Ostkreuz (Ostbahn) und Lichtenberg – Ostkreuz – Schöneweide – Grünauer Kreuz,
- Regionalbahnhof Mahlsdorf (voraussichtlich 2017),

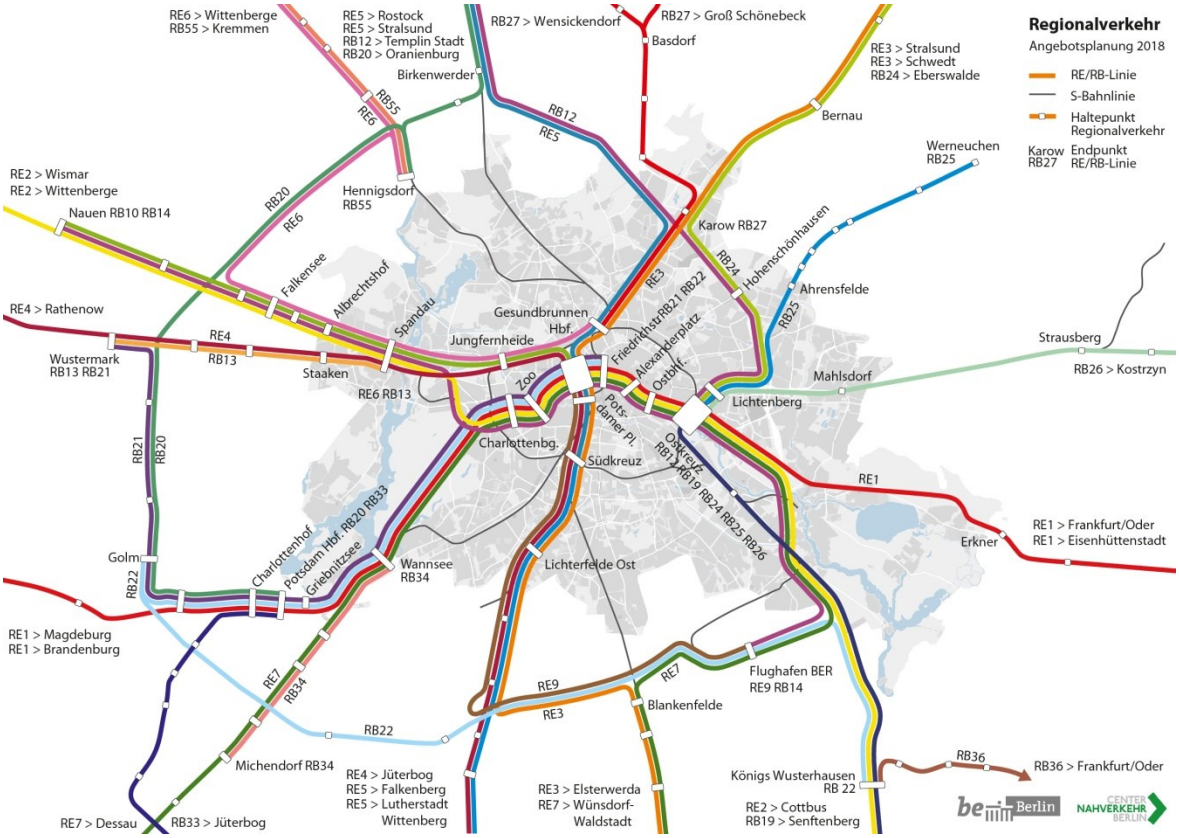
Voraussichtlich für das Jahr 2019 wird die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofes Köpenick erwartet.

Die zusätzlichen Zugangsstellen werden von den jeweils verkehrenden RE- und RB-Linien bedient. Mit Inbetriebnahme der Bahnsteige und Zulaufstrecken am Ostkreuz sollen die derzeit in Lichtenberg endenden Linien RB 12, 60 bzw. 24, 25 und 26 nach Ostkreuz verlängert werden. Zudem ist geplant die Linie RB 19 von Senftenberg über Königs Wusterhausen in direkter Linienführung zum Ostkreuz zu führen. Die genaue Konzeption wird in Abhängigkeit von wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen weiterhin bearbeitet. Die Einbindung des Bahnhofs Ostkreuz in das Regionalverkehrsnetz verbessert die Umsteigemöglichkeiten sowohl zur S-Bahn als auch innerhalb des Regionalverkehrsangebotes und bewirkt somit eine Verkürzung der Reisezeiten.

Ab Dezember 2014 verkehrt die Linie RB 36 nur im Abschnitt Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder). Die bisherigen Fahrten nach Lichtenberg entfallen.

In Abbildung 4 ist das geplante Liniennetz im Regionalverkehr für das Jahr 2018 dargestellt.

Abbildung 4: Angebotsplanung Regionalverkehr 2018, Planungsstand Mai 2013*



** Änderungen in Abhängigkeit infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen möglich*

Das Fahrplanangebot auf den Bundesschienenwegen ist beim Regionalverkehr – anders als bei der weitgehend auf eigenem Netz betriebenen S-Bahn – das Ergebnis eines komplexen Abstimmungsverfahrens mit anderen Verkehrsarten (Schienenpersonenfernverkehr, Schienengüterverkehr) und einer Trassenzuweisung, die engen gesetzlichen und regulatorischen Regeln unterliegt. Die Zielvorstellungen der Aufgabenträger des SPNV sind daher regelmäßig mit den tatsächlich umsetzbaren Fahrplänen abzugleichen. Im Zeithorizont des Nahverkehrsplans sind umfangreiche Änderungen des Fahrplans im Schienenpersonenfernverkehr aufgrund der Fertigstellung von Neubaustrecken zu erwarten. In deren Folge können sich im Regionalverkehr ebenfalls Fahrplanänderungen wie z. B. veränderte Durchbindungen von Linien oder Anpassungen im Linienverlauf ergeben.

Betriebsaufnahme in den Vergabenetzen

Während der Laufzeit des NVP ist die Betriebsaufnahme durch die jeweils nach Abschluss der Vergabe beauftragten Verkehrsunternehmen in folgenden Netzen mit Streckenabschnitten in Berlin vorgesehen:

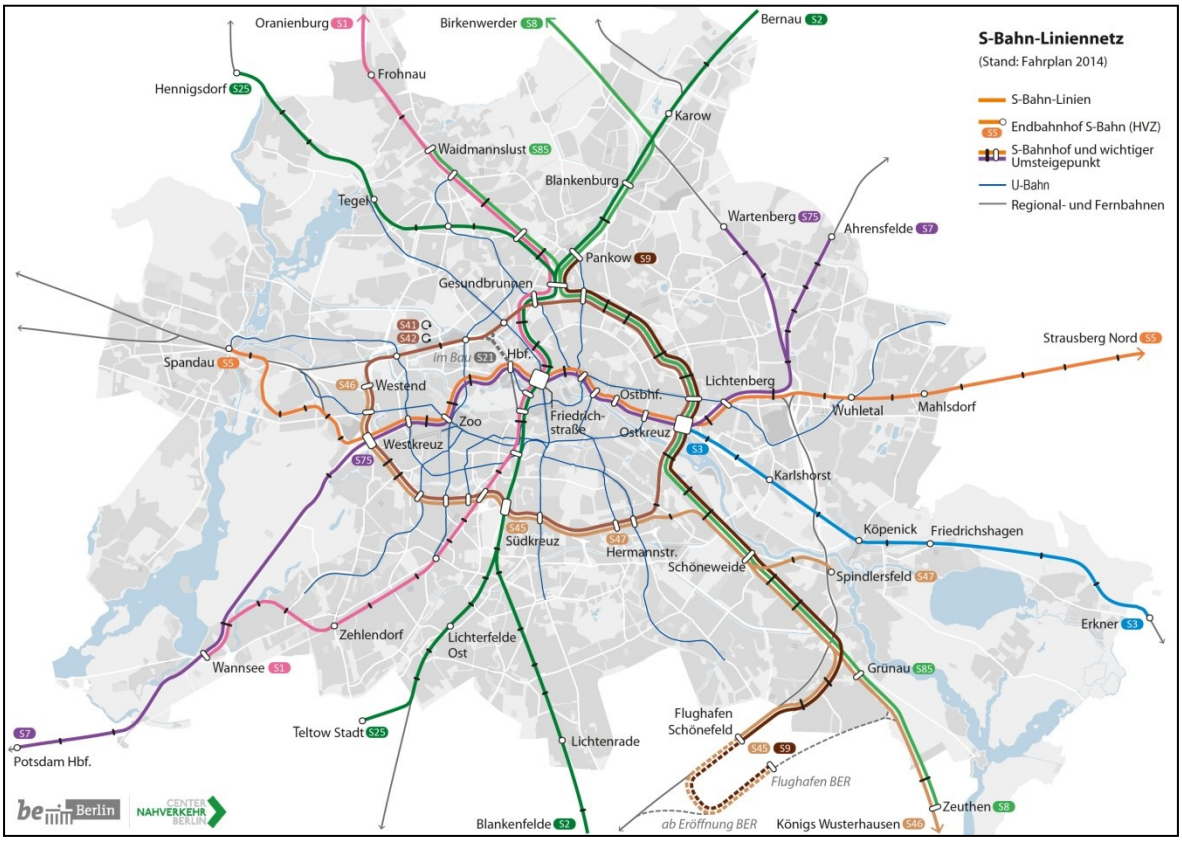
- „Netz Nord-Süd“ (RE 3, RE 5), Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014,
- „Netz Ostbrandenburg“ (RB 12, RB 25, RB 26, RB 54), Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015,
- „Netz Nordwestbrandenburg“ (RE 6), Betriebsaufnahme voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015.

IV.3 S-Bahn

IV.3.1 Angebotskonzeption 2014

Das Linien- und Bedienkonzept entsprechend dem bestellten Regelfahrplan ab Dezember 2013 ist in Abbildung 5 und in Anhang A1.II dargestellt. Die Linienführung und Taktdichte entspricht grundsätzlich dem Angebot im Fahrplanjahr 2013.

Abbildung 5: Bestelltes S-Bahn-Liniennetz (Jahresfahrplan 2014)



Die „S-Bahn-Krise“ und deren Folgen führten in den Jahren von 2009 bis 2013 zu Abweichungen vom bestellten Regelangebot. Hauptgrund der Einschränkungen war eine verringerte Fahrzeugverfügbarkeit. Auch wenn die Einschränkungen in den letzten Jahren spürbar zurückgegangen sind, werden die bestehenden fahrzeugseitigen Rahmenbedingungen das Niveau des künftigen Verkehrsangebotes bis zur Beschaffung von Neufahrzeugen weiterhin beeinträchtigen, sodass Teile des Regelangebotes (z. B. Verstärkerfahrten während der HVZ) nicht erbracht werden können.

IV.3.2 Angebotsmaßnahmen bis 2018

Infrastrukturbedingte Angebotsmaßnahmen

Mit der Eröffnung des Flughafens BER wird die S-Bahn-Neubaustrecke vom heutigen Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld über den Haltepunkt Waßmannsdorf zum Bahnhof Flughafen BER direkt unter dem Flughafenterminal in Betrieb genommen[46]. Hierbei ist vorgesehen, die derzeit in Schönefeld endenden Linien S 9 und S 45 zum Flughafen BER zu verlängern. Somit wird der neue Flughafen im Tagesverkehr im 10-Minuten-Takt per S-Bahn angebunden. Die für die Anbindung des neuen Flughafens erforderlichen Mehrleistungen werden zusätzlich zum heutigen Verkehrsangebot der S-Bahn erbracht.

[46] Das nachfolgende Angebotskonzept geht von einer vollständigen Inbetriebnahme des Flughafens BER und einer gleichzeigen Schließung der Flughäfen Schönefeld und Tegel aus. Sollte es zu Teileröffnungen des BER kommen, ist ein bedarfsadäquates Teilangebot zu prüfen.

In der Laufzeit des NVP haben auch die Fortführung der Sanierungsarbeiten am Ostkreuz sowie deren Fertigstellung Auswirkungen auf das Liniennetz, wobei die konkrete zeitliche Umsetzung der Maßnahmen vom Baufortschritt abhängig ist.

Die Linie S 9 verbleibt bis zur Wiederinbetriebnahme der Kurve Treptower Park – Warschauer Straße – voraussichtlich im Jahr 2016/2017 – auf dem Ostring. Nach Inbetriebnahme der Verbindungskurve erfolgt die Wiederherstellung der Direktverbindung Flughafen – Berliner Innenstadt durch Führung der Linie S 9 auf die Stadtbahn. Zugleich endet eine Zuggruppe der Linie S 75 wie bis zum Jahr 2012 wieder Im Bereich Warschauer Straße/Ostbahnhof. Mit der Wiederaufnahme der ursprünglichen Linienführung der S 9 wird auch das Betriebsprogramm der Linie S 85 wieder ausgeweitet und umfasst dann eine Bedienung am Wochenende und in der SVZ.

Bis zum Abschluss der Arbeiten im Bereich Ostkreuz – voraussichtlich im Jahr 2017 – muss die baubedingte Verkürzung der Linie S 3 auf den Streckenabschnitt Erkner – Ostkreuz noch bestehen bleiben. Danach ist die Durchbindung einer Zuggruppe der Linie S 3 von Erkner nach Spandau vorgesehen, während beide Zuggruppen der Linie S 75 den Endpunkt Ostbahnhof erhalten.

Der Linientausch zwischen S 3 und S 75 ist aufgrund der erheblich größeren Nachfrage entlang der Strecke nach Erkner gerechtfertigt. Hinzu kommt, dass der Bereich Hohenschönhausen weiterhin alternativ mit der Straßenbahnlinie M4 eine umsteigefreie Anbindung in die Innenstadt im Bereich Alexanderplatz hat.

Für das Jahr 2017 ist die Fertigstellung und Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes der Infrastrukturmaßnahme S21 von den Nordring-S-Bahnhöfen Westhafen und Wedding zum Hauptbahnhof geplant. Nach derzeitigem Planungsstand ist vorgesehen, den Hauptbahnhof dann zusätzlich wie folgt anzubinden:

- aus Westen mit der Linie S 46 (Königs Wusterhausen – Hauptbahnhof)
- vom Ostring mit der Linie S 85 (Grünau – Hauptbahnhof)
- vom Norden mit der Linie S 15 (Frohnau – Hauptbahnhof)

Auch der Leistungsbedarf für die zusätzliche Anbindung des Hauptbahnhofes wird als Mehrleistung erbracht und geht nicht zu Lasten des bestehenden Verkehrsangebotes.

In Erkenntnis grundlegender Nachfrageveränderungen z. B. infolge von Infrastrukturinbetriebnahmen sind Anpassungen der Angebotskonzeption möglich. Beispielsweise ist mit Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts der S21 das Angebot auf der Neubaustrecke und auf den angrenzenden Strecken im Umfeld des Dreiecks Schönhauser Allee - Bornholmer Straße - Gesundbrunnen zu prüfen. Gleichfalls ist nach Inbetriebnahme des Flughafens BER zu prüfen, ob die Linie S 46 oder S 45 nach Westend geführt wird.

Darüber hinaus ist eine weitere infrastrukturbedingte Angebotsmaßnahme im brandenburgischen Umland vorgesehen. Nach Bau des zweigleisigen Begegnungsabschnittes Strausberg-Hegermühle – voraussichtlich im Jahr 2016 – ist auf der Linie S 5 ein 20-Minuten-Takt zwischen Strausberg und Strausberg Nord geplant. Die Umsetzung dieser Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung und Bestellung durch das Land Brandenburg.

Weitere Angebotsmaßnahmen

Wie in den vergangenen Jahren prüft der Aufgabenträger das S-Bahn-Angebot kontinuierlich hinsichtlich der Nachfrageentwicklung und nimmt gegebenenfalls erforderliche Angebotsanpassungen vor (z. B. zeitliche Anpassung der Taktwechsel). Angesichts des vertraglich begrenzten Leistungsvolumens sind für Angebotsausweitungen bei hoher Nachfrage als Ausgleich Reduzierungen schwach nachgefragter Angebote zu prüfen.

Im Kontext der zunehmenden Nachfrage in den Abendstunden, vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr, wird während der Laufzeit des NVP insbesondere eine Ausdehnung des Angebots in der abendlichen SVZ durch den Aufgabenträger geprüft. Dies betrifft vor allem Strecken, die in dieser Zeit nur alle 20 Minuten bedient werden. Entsprechend der gegenläufigen Tendenz in den Morgenstunden ist zur Kompensation der dann ggf. erforderlichen abendlichen Mehrleistungen zu untersuchen, inwieweit in der Früh-SVZ einzelne Fahrten oder Zuggruppen in ihrem Leistungsumfang reduziert werden können. Des Weiteren prüft der Aufgabenträger in der Laufzeit des NVP zusätzliche Verkehrsangebote auf der Stadtbahn während der NVZ am Wochenende sowie zusätzliche Angebote auf dem Nordring während der NVZ.

Im Zusammenhang mit dem verdichteten Bahn-Regionalverkehr zwischen Potsdam und Berlin-Friedrichstraße durch die Linien RB 21 und 22 ist ein Linientausch zwischen den Linien S 1 und S 7 auf dem Abschnitt Wannsee – Potsdam zu prüfen.

IV.3.3 Vergabe 2017 sowie mittel- und langfristige Angebotskonzeption

Der aktuelle Verkehrsvertrag mit der S-Bahn-Berlin GmbH läuft Ende des Jahres 2017 aus. Für die künftige Vergabe wurde das Gesamtnetz der Berliner S-Bahn in die Teilnetze „Nord-Süd“, „Stadtbahn“ sowie „Ring“ (einschließlich Zulaufstrecken) aufgeteilt, die schrittweise vergeben werden sollen. Im Jahr 2013 wurde durch das Land Berlin gemeinsam mit dem Land Brandenburg die aktuelle wettbewerbliche Vergabe des Teilnetzes Ring (Linien S 41, S 42, S 46, S 47 und S 8) eingeleitet. Die Zuschlagserteilung an den künftigen Betreiber ist für Ende 2014 vorgesehen. Mit der Vergabe des Teilnetzes Ring ist die Verpflichtung des künftigen Betreibers zur Beschaffung von neuen S-Bahn-Fahrzeugen verbunden, die die Baureihen 480 und 485 ersetzen sollen.

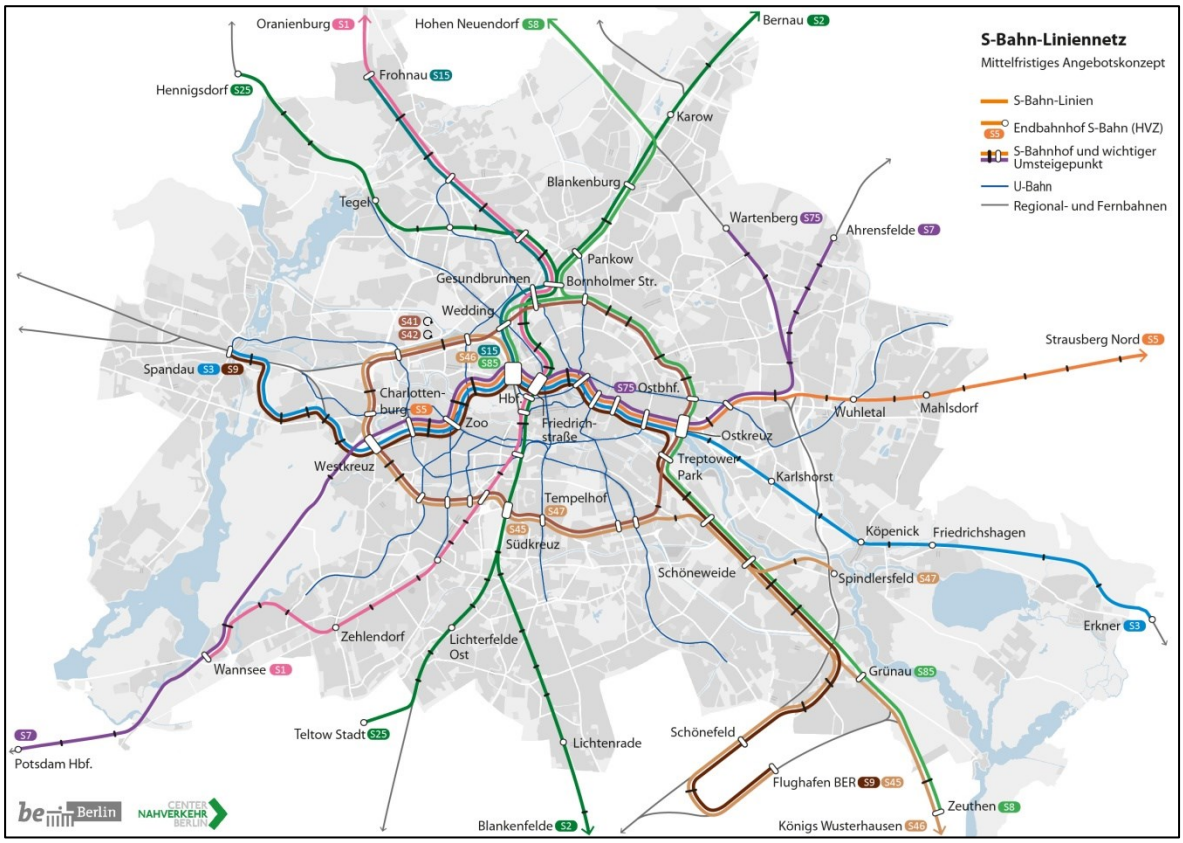
Da die S-Bahn-Neufahrzeuge voraussichtlich erst nach dem Jahr 2019 vollständig zur Verfügung stehen werden, wird für den Zwischenzeitraum ein befristeter Weitereinsatz von Bestandsfahrzeugen der Baureihen 480 und 485 angestrebt. Auf Grund der Einsatzrestriktionen dieser Fahrzeuge (u. a. Ausschluss des Einsatzes auf Tunnelstrecken und auf Strecken, auf denen ausschließlich das neue Zugsicherungssystem ZBS installiert ist) und sich gegebenenfalls ändernden Terminen für Infrastrukturmaßnahmen (Umrüstung ZBS, Infrastrukturinbetriebnahmen) ist es eine fortlaufende Planungsaufgabe im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans, ein Verkehrsangebot zu planen und zu bestellen, das den Verkehrsströmen bestmöglich entspricht und unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Gegebenheiten umsetzbar ist.

Nach Realisierung der oben aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen und der vollständigen Verfügbarkeit der Neufahrzeuge beabsichtigt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und

Umwelt nach derzeitigem Planungsstand, das in Abbildung 6 dargestellte Angebot zu bestellen.

In Reaktion auf die steigende Verkehrsnachfrage sieht diese Angebotskonzeption einen 5-Minuten-Takt auf der Linie S 1 zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz in der HVZ vor. Zudem sollen während der HVZ und NVZ auf der Ringbahn durchgehend Vollzüge und auf der Linie S 8 südlich des Bahnhofs Blankenburg ¾-Züge eingesetzt werden.

Abbildung 6: Angebotskonzept S-Bahn 2018

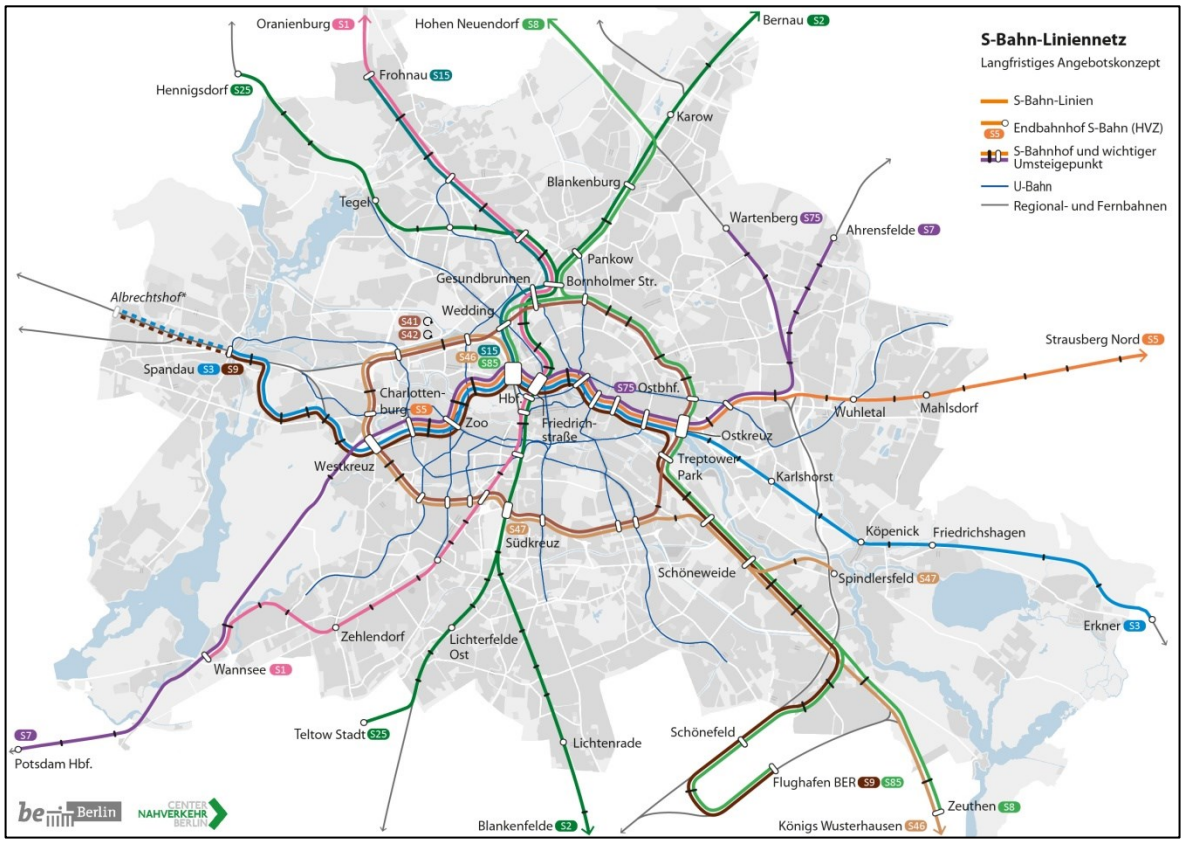


Voraussichtlich nach dem Jahr 2018 erfolgen die Verlängerung der Spandauer S-Bahn sowie der teilweise zweigleisige Ausbau der Kremmener Bahn (S-Bahn) bis Tegel. Damit wird es möglich, Fahrten der Linien S 3 und S 9 über den bisherigen Bahnhof Spandau hinaus zu verlängern sowie die Tageszuggruppe der Linie S 25 bis nach Tegel zu führen und somit einen 10-Minuten-Takt anzubieten. Die grundsätzliche Angebotskonzeption gemäß Abbildung 6 bleibt unverändert

Mit der erst nach dem Jahr 2018 zu erwartenden Fertigstellung der Dresdner Bahn für den Bahnregionalverkehr erfolgt eine größere Anpassung der S-Bahn-Angebotskonzeption. Erwartet wird, dass sich die Verkehrsströme vom Flughafen Berlin Brandenburg in Richtung Südring weitgehend auf den Airport-Express verlagern, der dann im 15-Minuten-Takt und mit kurzer Fahrzeit vom neuen Flughafen über Südkreuz und Potsdamer Platz zum Hauptbahnhof verkehrt. Folglich kann dann die direkte S-Bahn-Verbindung vom Flughafen auf den Südring (Linie S 45) entfallen und anstelle dessen die zweite Zuggruppe der S-Bahn vom Flug-

hafen auf den Ostring (Linie S 85) geführt werden. Hierdurch wird der wichtige Umsteigebahnhof Ostkreuz direkt mit der S-Bahn an den Flughafen Berlin Brandenburg angebunden. Infolge dieser Anpassungen erhält die Linie S 46 während der Früh-HVZ zwischen Grünau und Hermannstraße zusätzliche Verstärkerfahrten und die Linie S 47 wird nach Südkreuz verlängert. Das veränderte Angebot ist in Abbildung 7 dargestellt.

Abbildung 7: Angebotskonzept S-Bahn nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn



** genauer Streckenendpunkt und Zwischenhalte aktuell noch in Untersuchung*

IV.4 U-Bahn

Die U-Bahn stellt gemeinsam mit der S-Bahn das Rückgrat des Berliner Nahverkehrs dar. Hohe Taktdichte und attraktive Reisezeiten sorgen für eine entsprechende Nachfrage. Gerade Gelegenheits- und Neukunden orientieren sich am gut strukturierten und leicht nachvollziehbaren Schnellbahnnetz. Der in Kapitel IV.1 dargestellte Anstieg der künftigen Nachfrage im ÖPNV wird daher insbesondere auch auf den Hauptachsen und damit bei der U-Bahn für steigende Fahrgastzahlen sorgen. Das Angebot der U-Bahn muss daher während der NVP-Laufzeit entsprechend der zusätzlichen Nachfrage ausgeweitet werden. Nach derzeitigem Planungsstand werden hierfür folgende Maßnahmen in Erwägung gezogen:

- zeitliche Ausdehnung des verdichteten HVZ-Angebots (4-Minuten-Takt auf den nachfragestärksten Linien U2, U7 und U9) auf den Zeitraum 6:30-10:00 Uhr und 13:00-19:30 Uhr,

- gezielte Angebotsverdichtung im Abend- und Wochenendnachtverkehr als Reaktion auf die zunehmende Nachfrage, vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr, auf ausgewählten innerstädtischen Linien, z. B. ist am Abend eine spätere Umstellung vom 5- auf den 10-Minuten-Takt (bisher werktags ca. 20:00-20.30 Uhr) zu prüfen,
- Entfall von Angebotsreduzierungen in den Ferien (Ferienfahrpläne) auf Linien, die steigende Fahrgast- und insbesondere Touristenzahlen in den Ferien aufweisen.

Weiterhin sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Vorbereitungen für die 2019 geplante Inbetriebnahme der Verlängerung der U5 zum Hauptbahnhof erfolgen:

- Hierbei ist insbesondere – wegen des zeitlichen Vorlaufs einer möglichen Fahrzeugbeschaffung – bis 2014 das Angebotskonzept (Taktdichten) für die verlängerte U5 festzulegen.
- Die Verknüpfung der U5 mit der U6 am Bahnhof „Unter den Linden“ wird voraussichtlich zu nochmaligen deutlichen Fahrgastzuwächsen auf der U6 führen. Diese Linie hatte in den letzten Jahren schon starke Fahrgastzuwächse im Bereich der Innenstadt. Vor dem Hintergrund soll geprüft werden, ob auch die U6 in der HVZ eine Taktverdichtung (4- statt 5-Minuten-Takt) erhält.

Auf dieser Basis ist der langfristige Fahrzeugbedarf für das Großprofil zu klären, damit bei Bedarf rechtzeitig zur U5-Verlängerung ausreichend Fahrzeuge vorhanden sind.

IV.5 Straßenbahn

Das bestehende Straßenbahn-Netz im Zentrum und in den östlichen Bezirken liegt größtenteils in den Stadtteilen, für die eine besonders starke Bevölkerungszunahme prognostiziert wird. Mit den bereits im Bau beziehungsweise in Planung befindlichen Netzerweiterungen beispielsweise zum Hauptbahnhof oder zum Ostkreuz gewinnt die Straßenbahn weitere wichtige Strecken und somit an Attraktivität hinzu.

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecken sowie die steigenden Fahrgastzahlen im bestehenden Netz erfordern gezielte Angebotsverbesserungen im Straßenbahnnetz in der Laufzeit des Nahverkehrsplans:

IV.5.1 Angebotskonzeption Straßenbahn

IV.5.1.1 Infrastrukturbedingte Angebotsmaßnahmen

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke zum Hauptbahnhof wird dieser mit den Metro-Linien M5, M8 und M10 an das Straßenbahnnetz angebunden. Vom Hauptbahnhof bedienen die drei Linien folgende Relationen:

- Die Linie M5 fährt ganztägig im 20-Minuten-Takt über die Oranienburger Straße und den Alexanderplatz nach Hohenschönhausen.
- Die Linie M8 fährt in der Regel im 10-Minuten-Takt über den Nordbahnhof und den Rosenthaler Platz nach Marzahn.
- Die Linie M10 fährt in der Regel im 5-Minuten-Takt über den Nordbahnhof und die Bernauer Straße nach Prenzlauer Berg und Friedrichshain.

Nach Fertigstellung der Straßenbahnanbindung des neuen S- und Regionalbahnhofes Ostkreuz wird ergänzend zur Linie 21 eine neue Linie 22 von der Rummelsburger Bucht (Bereich Kosanke-Siedlung, Gustav-Holzmann-Straße) über Ostkreuz Richtung Landsberger Allee/Petersburger Straße eingerichtet. Beide Linien bieten im Tagesverkehr auf dem gemeinsamen Abschnitt einen 10-Minuten-Takt. In Reaktion auf die bauliche Verdichtung in Rummelsburg wird damit das Nahverkehrsangebot in Richtung Friedrichshain verbessert und beide Stadtteile besser an das Ostkreuz angebunden.

Seit der Eröffnung des neuen Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Oberschöneweide ist die Fahrgastnachfrage der dort verkehrenden Straßenbahnlinien 27, 63 und 67 stark gestiegen. BVG und Aufgabenträger haben mit der Einrichtung von gezielten zusätzlichen Verstärkerfahrten zu Vorlesungsbeginn und -ende darauf reagiert. Um eine weitere Verbesserung der Anbindung der HTW zu ermöglichen, ohne jedoch ein Überangebot im Bereich „An der Wuhlheide“ zu schaffen, ist geplant, kurzfristig ein Kehrgleis im Bereich der HTW / FEZ einzurichten. Nach Baufertigstellung wird die Linie 67 zwischen Schöneweide und der HTW verdichtet. Aus Richtung Norden erfolgen auf der Linie 27 weiterhin gezielte Verstärkerfahrten bis zur neuen Zwischenendstelle.

IV.5.1.2 Weitere Angebotsmaßnahmen

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans soll das Angebot auf den östlichen Radialstrecken der Straßenbahn im Kundeninteresse weiterentwickelt werden. Ein Schwerpunkt soll eine verbesserte Anbindung des Alexanderplatzes aus den östlichen Stadtteilen sein, da die direkt zum Alexanderplatz führenden Linien am Fahrgastmarkt sehr erfolgreich sind und auch weiteres Marktpotenzial besitzen. Zur Stärkung der Anbindung des Alexanderplatzes sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Linien M2, M4, M5, M6 und M8: Einsatz langer Flexity-Bahnen
- Linie M8, 18; Direktverbindung Fennpfuhl – Alexanderplatz: Zu prüfen ist, ob auch aus dem Bereich Fennpfuhl, Herzbergstraße und Allee der Kosmonauten eine Straßenbahn-Direktverbindung zum Alexanderplatz eingerichtet werden kann. Dazu wäre die Linie 18 ab dem Bahnhof Springpfuhl zum Alexanderplatz zu verlängern, zum Ausgleich könnte der Umfang der Verstärkerfahrten der Linie M8 reduziert werden.
- Linie M4: Zeitliche Ausdehnung des verdichteten HVZ-Angebots (3-3-4-Minuten-Takt) auf den Zeitraum 6:00-9:30 Uhr und 14:00-19:30 Uhr

Für den Stadtbezirk Pankow wird sowohl absolut als auch relativ das größte Bevölkerungswachstum erwartet. In Pankow sind schrittweise gezielte Angebotsverbesserungen auf den Linien M1, 12 und 50 vorgesehen, um auf das starke Bevölkerungswachstum zu reagieren und zusätzliche Kapazitäten im Berufs- und Schülerverkehr zu schaffen.

- Linie M1: Mittelfristig Einführung eines 6-/6-/8-Minuten-Takts auf der M1 zwischen Am Kupfergraben und Pastor-Niemöller-Platz (der Endabschnitt zur Schillerstraße wird auf einen 8-/12-Minuten-Takt verdichtet) oder Einsatz größerer Fahrzeuge
- Linie 12: Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt
- Linie 50: Verdichtung zwischen Französisch-Buchholz und Pankow, in Abhängigkeit von der Schaffung einer Kehrmöglichkeit am Bahnhof Pankow
- Anpassung und Angebotsreduzierung bei parallel laufenden Buslinien, soweit unter Kapazitätsaspekten sinnvoll

Auch für den Stadtteil Karlshorst werden starke Zuwächse der Bevölkerungs- und Schülerzahlen vorausgesagt. Für die benötigten zusätzlichen Kapazitäten kommen mehrere Maßnahmen in Betracht:

- Einsatz größerer Züge auf den dort verkehrenden Linien, vor allem der M17
- Einsatz gezielter Verstärkerfahrten, vor allem zur HTW in Oberschöneweide
- Verlegung der Straßenbahnlinie 21 in Richtung Friedrichsfelde Ost statt Schöneweide

Die Auswertung aktueller Verkehrszählungsdaten lässt zudem erkennen, dass sich zu bestimmten Tageszeiten Nachfragespitzen ergeben haben, die die Einrichtung dichterer Takte bei der Straßenbahn erfordern:

- Eine Ausweitung der dichten HVZ-Takte am Morgen (bisher nur bis 8 Uhr angeboten) ist insbesondere in der Innenstadt notwendig. Ebenfalls enden am Abend die dichten HVZ-Takte teilweise zu früh (ca. 17-18 Uhr). Auch hier ist eine Ausdehnung des HVZ-Angebots bis in den frühen Abend hinein erforderlich. Zu überprüfen sind entsprechende Angebotsänderungen vor allem auf den Linien M4, M5 und M6 sowie generell auf allen radialen, stark nachgefragten Metrolinien.
- Die zunehmenden Freizeitverkehre in der Innenstadt erfordern im Abend- und Nachtangebot gezielte Reaktionen auf überfüllte Bahnen. Angebotsverbesserungen sind hier insbesondere auf den Linien M10, M4 und M2 sinnvoll.

Darüber hinaus ist das Straßenbahnnetz regelmäßig hinsichtlich einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung sowie den aus der steigenden Fahrgastnachfrage und veränderten Fahrtbeziehungen resultierenden Anforderungen zu überprüfen und bei Bedarf entsprechend anzupassen.

IV.5.2 Einsatz von Niederflur-Straßenbahnen

Der Einsatz niederfluriger Fahrzeuge stellt eine wesentliche Voraussetzung für ein vollständig barrierefreies Straßenbahnnetz dar. In Verbindung mit dem entsprechenden Ausbau von Haltestellen für stufenlosen Einstieg wird ein durchgängig ohne Hilfestellung nutzbares barri-

erefreies Angebot möglich. An straßenbündigen Haltestellen ist die Barrierefreiheit durch den Einsatz fahrzeugseitiger Rampen gewährleistet. Derzeit ist bereits deutlich mehr als die Hälfte der eingesetzten Straßenbahnzüge niederflurig.

Seit 2011 erhält die BVG neue Niederflur-Straßenbahnen vom Typ Flexity Berlin, mit denen bis 2017 die restlichen nicht barrierefreien Bahnen vom Typ Tatra vollständig ersetzt werden. Das Straßenbahnnetz ist dann fahrzeugseitig vollständig barrierefrei. Für den Übergangszeitraum bis zur vollständigen Ablösung der Tatrabahnen bestehen folgende Vorgaben für den Einsatz der Niederflurbahnen (Nf-Bahnen):

- Bestehende Fahrtangebote mit Nf-Bahnen müssen beibehalten werden.
- Um möglichst früh ein ganztägiges, flächendeckendes, barrierefreies Basisangebot zu sichern, sollen nicht barrierefreie Fahrzeuge insbesondere auf Schülerkursen und Verstärkerkursen in der Hauptverkehrszeit eingesetzt werden.
- Soweit bei Störungen nicht alle planmäßig vorgesehenen Nf-Kurse gefahren werden können, sind hochflurige Fahrzeuge möglichst auf Linien einzusetzen, bei denen Strecken parallel von weiterhin mit Nf-Bahnen bedienten Linien befahren werden.

Bereits vollständig mit Niederflurbahnen bedient werden die Linien M1, M2, M5, M10, 12, 16, 18, 50, 60 und 63 (Stand Sommer 2013). Für den Einsatz der Niederflurbahnen auf den übrigen Bahnen bestehen die in Tabelle 23 gesetzten Vorgaben zum planmäßigen Einsatz auf den Straßenbahnlinien.

Tabelle 23: Vorgaben zum Mindesttakt für den Einsatz niederfluriger Straßenbahnen

Linie	Fahrtenverlauf (Liniennetzstand April 2013)	Mindesttakt [min] mit Nf-Bahnen		Voraussichtlich vollständig Nf-Bahnen ab
		Vorgabe ab 2014	Vorgabe ab 2015	
M4	Hackescher Markt – Zingster Straße oder Falkenberg	20*	10*	2015
M6	Schwartzkopffstraße – Riesaer Straße	20*	10*	2016
M8	Schwartzkopffstraße – Ahrensfelde	10*	10*	2015
M13	Warschauer Straße – Virchow-Klinikum	10	10	Ende 2013
M17	Falkenberg – Bf. Schöneweide	20*	20*	2017
21	Bf. Lichtenberg – Frankfurter Tor - Bf. Schöneweide	--	60	2016
27	Pasedagplatz – Krankenhaus Köpenick	20	20	2015
37	Bf. Lichtenberg – Tierpark - Bf. Schöneweide	--	--	2016
61	Wista Adlershof – Rahnsdorf Waldschänke	--	--	2016
62	Wendenschloss – Bf. Mahlsdorf	60	20	2016
67	Bf. Schöneweide – Krankenhaus Köpenick	--	--	2017
68	Bf. Köpenick – Alt-Schmöckwitz	20	20	2016

** Im Nachtverkehr 30-Minuten-Takt*

Die Vorgaben sind fortzuschreiben, falls Verzögerungen bei der planmäßigen Auslieferung der neuen Nf-Bahnen auftreten, das Liniennetz angepasst wird oder aufgrund der Nachfrageentwicklung ein Fahrzeugtausch erforderlich wird.

Das mit Niederflurbahnen gefahrene Angebot ist im Fahrplan zu veröffentlichen. Über das Controlling des BVG-Verkehrsvertrags ist die Einhaltung der Vorgaben zu prüfen.

IV.6 Bus

Der Bus ist mit seinen fahrgaststarken Metrobuslinien auf den Hauptachsen, den Expressbuslinien auf wichtigen radialen und tangentialen Verbindungen sowie den Ergänzungsbuslinien mit Erschließungs- und Zubringerfunktion von den Effekten der wachsenden Stadt in mehrerer Hinsicht betroffen. Zum einen ist auf die Nachfragesteigerungen bei bereits bestehenden ÖPNV-Angeboten angebotsseitig und betrieblich zu reagieren um kapazitative Probleme zu vermeiden. Weitere wichtige Aufgaben für die Angebotsplanung im Busverkehr der nächsten Jahre stellen die Erschließung neuer Siedlungsgebiete sowie die Anpassungen an die demographische Entwicklung dar.

IV.6.1 Angebotskonzeption Bus

IV.6.1.1 Weitere Stärkung der Hauptachsen mit Metrobus- und Expressbuslinien

Die Hauptachsen im Busverkehr sind in den letzten Jahren gemeinsam von BVG und Aufgabenträger gezielt gestärkt worden. Durch die Einführung von Metrobus- und Expressbuslinien wurden sie auch klarer am Fahrgastmarkt kommuniziert. Dies führte teilweise zu sehr deutlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen.

Auf einigen Linien zeigen sich jedoch dadurch auch deutliche Kapazitätsprobleme, und zwar in den demographischen Wachstumsgebieten mit stark steigender Tendenz. Weiterhin bestehen auf einigen Linien Pünktlichkeitsprobleme und daraus resultierend Pulkbildungen wie auch lange Wartezeiten.

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollen zur Attraktivitätssteigerung und Stabilisierung dieser Linien gezielte Reaktionen auf die bestehenden Probleme erfolgen. Hierzu zählen u. a.:

- gezielte Taktverdichtungen bei auftretenden Kapazitätsproblemen
- Maßnahmen zu Stabilisierung des Betriebs unter anderem im Bereich der Verkehrsorganisation (z. B. Freihaltung von Busspuren, verkehrsabhängige LSA-Steuerungen, Überwachung des Betriebsablaufs und Einleitung dispositiver Maßnahmen)
- Ähnlich wie in anderen Metropolräumen soll auch in Berlin der Einsatz größerer Fahrzeuge (vergleiche Doppelgelenkbus in Hamburg, Anhängerbus in München) für eine ausgewählte Metrobuslinie getestet und bewertet werden.

Zudem ist in der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu prüfen, ob das bestehende Netz der Metro- und Expressbuslinien sinnvoll ergänzt und verstärkt werden kann. Hierbei sind besonders

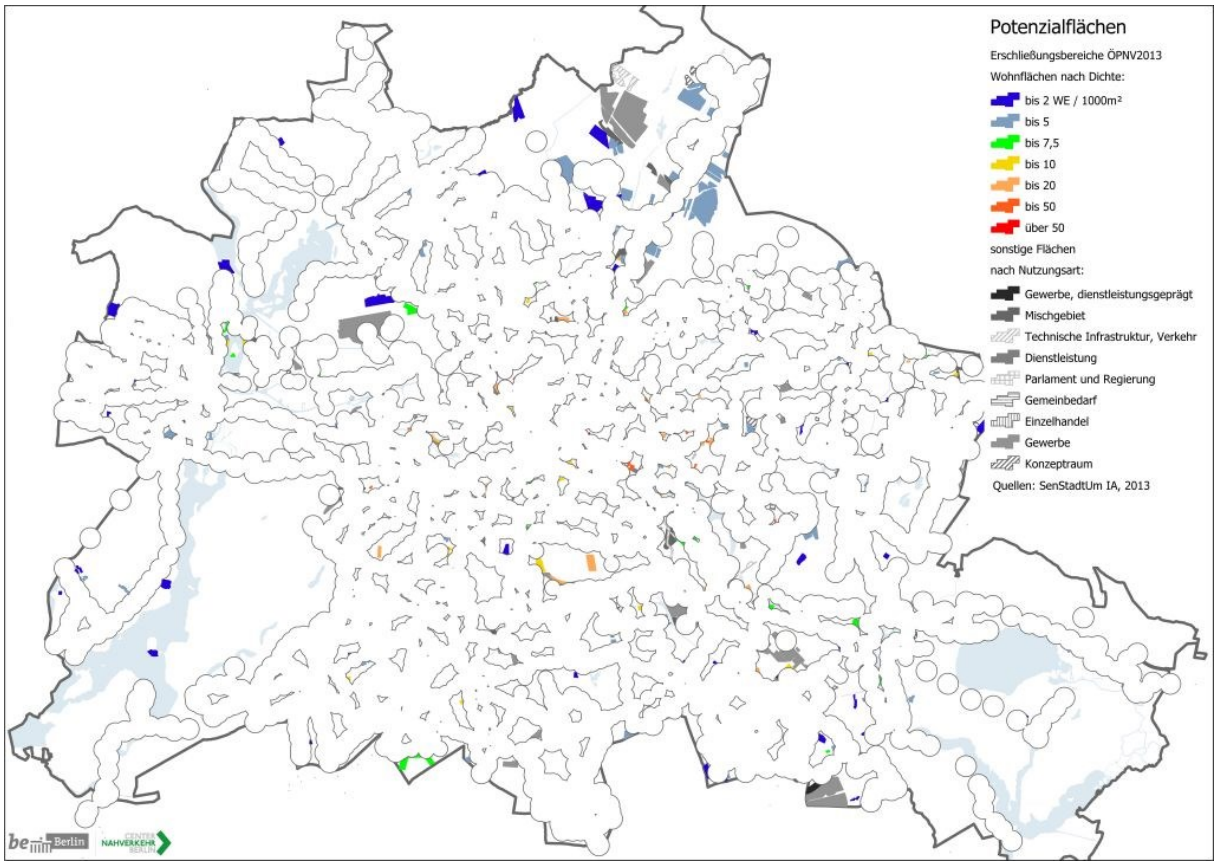
gut nachgefragte und bereits im dichten Takt bediente Streckenabschnitte des herkömmlichen Busnetzes zu betrachten. Beispielsweise wäre hier der Raum Moabit zu nennen, auch im Vorlauf für die angestrebte Verlängerung der Straßenbahn zum U-Bahnhof Turmstraße.

IV.6.1.2 Erschließung neuer und sich verdichtender Gebiete

Die wachsende Stadt führt sowohl zur Errichtung neuer Wohn- und Gewerbestandorte wie auch zu einer Nachverdichtung in bereits bestehenden Wohn- und Gewerbegebieten. Auf den Bus kommt dabei eine Hauptaufgabe in der Erschließung dieser neuen Gebiete zu.

Das derzeitige ÖV-Angebot genügt nicht, um die Erschließung der im StEP Wohnen ausgewiesenen Potentialflächen für neue Baugebiete sicherzustellen. Einen Überblick über die auftretenden Erschließungsdefizite liefert die nachfolgende Karte. Die Grafik zeigt die Potentialflächen der verschiedenen Nutzungsarten und überlagert diese mit den Erschließungsradien des derzeitigen ÖPNV-Angebotes. Die farbig dargestellten Flächen außerhalb der grauen Erschließungsradien der Haltestellen weisen ein Erschließungsdefizit auf. Die Potentialflächen stammen aus dem Entwurfsstand des StEP Wohnen von April 2013. Eine Aktualisierung erfolgt nach Ende der Abstimmung der Potentialflächen des StEP Wohnen mit den Bezirken.

Abbildung 8: Erschließungsdefizite bei innerstädtischen Potenzialflächen nach StEP Wohnen



Stand: Dezember 2013

Für eine adäquate Erschließung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete sind in der Laufzeit des NVP-Prozesses sukzessive bei der Planung und Realisierung der Gebiete die entsprechenden Rahmenbedingungen (u. a. bustaugliche Straßenverbindungen mit Fahrbahnbreiten von mindestens 6,50 m), Angebotsplanungen und Bestellungen für die ÖV-Erschließung zu realisieren. Hierbei sollen auch bestehende Erschließungsdefizite behoben werden, insbesondere wenn dort weiter nachverdichtet wird.

Der sich gesamtstädtisch zeigende Handlungsbedarf soll an drei Einzelbeispielen verdeutlicht werden.

NVP-Beispielgebiet 1: Heidestraße

Im Bereich Heidestraße ist eine sehr dichte Bebauung geplant. Die Flächen sollen neben dem Wohnen für Büros, Einzelhandel und Gewerbe genutzt werden. Angebote der S- und U-Bahn sind nur in südlicher Randlage vorhanden. Hierdurch ist lediglich die ausreichende Erschließung des näheren Hauptbahnhof-Umfeldes gewährleistet.

Das derzeit bestehende Busangebot in der Heidestraße (Buslinie 142) weist im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Quartiers eine ungenügende Qualität auf. Die Linie 142 verkehrt nur im 20-Minuten-Takt und weist in diesem nördlichen Linienabschnitt ein stark eingeschränktes Betriebsprogramm auf. Beispielsweise verkehren keine Busse am Sonntag oder nach 18 Uhr. Um den künftigen Anforderungen des Quartiers gerecht zu werden, ist das Stadtviertel perspektivisch in Metrobus-Qualität zu erschließen.

NVP-Beispielgebiet 2 Forckenbeckstraße/Cunostraße (Wilmersdorf)

Im Bereich Forckenbeckstraße/Cunostraße ist ein verdichteter Geschosswohnungsbau (nach Presseberichten: 700 bis 800 Wohnungen) auf einem derzeitigen Kleingartengelände geplant. Der Teilbereich der Kleingartenanlagen, der nun für die Wohnbebauung vorgesehen ist, liegt nicht innerhalb der geltenden Erschließungsradien des Nahverkehrsplans. Zudem besteht auch bereits für Teile der Bestandsbebauung (u. a. im Bereich Cunostraße) ein Erschließungsdefizit.

Bei Realisierung der geplanten neuen Wohnbebauung ergibt sich ein Bedarf nach zusätzlicher Erschließung. Eine Einpassung in das vorhandene Liniennetz ist jedoch schwierig, da die vorhandenen Buslinien die bereits vorhandenen Hauptachsen der Bebauung adäquat erschließen und somit nicht verlegt werden können. Es enden oder beginnen zudem keine anderen Linien in der Nähe.

NVP-Beispielgebiet 3: Wohnpark + Gartenstadt Karlshorst

Im Osten des Stadtteils Karlshorst entstehen 1300 neue Wohnungen. Die Gebäude der ehemaligen Festungspionierschule in der Zwieseler Straße werden hierfür umgebaut und durch eine Gartenstadt mit Reihenhäusern ergänzt.

Bisher verkehrt in der Zwieseler Straße die Buslinie 296 im 20-Minuten-Takt und mit eingeschränkten Betriebszeiten (Montag bis Freitag von 5 bis 22 Uhr, am Wochenende kürzer).

Die geplante bauliche Verdichtung würde die Ausweitung auf ein volles Betriebsprogramm und voraussichtlich einen 10-Minuten-Takt in der HVZ erforderlich machen.

Umgang mit baulichen Nachverdichtungen im Bestand

Ein wesentlicher Bestandteil des StEP Wohnen ist die Nachverdichtung vorhandener Wohngebiete. Daraus resultiert in der Regel lokal eine stärkere Nachfrage auf vorhandenen ÖV-Angeboten, die den Bedarf eines verdichteten Siedlungsgebiets nicht immer vollständig abdecken können. Angebotsplanerischer Handlungsbedarf besteht insbesondere bei:

- zunehmenden Überfüllungsmeldungen
- stark steigenden Fahrgastzahlen
- unattraktiven Angeboten, bei denen der ÖV selbst bei großen Verkehrsströmen nur einen geringen Modal-Split-Anteil erzielt (z. B. die Achse Treptower Park – Mitte entlang der Köpenicker Straße)

IV.6.1.3 Busanbindung im Flughafenverkehr

Der neue Flughafen Berlin Brandenburg (BER) wird voraussichtlich in der Laufzeit des Nahverkehrsplans den Flugbetrieb aufnehmen und den Flugverkehr der beiden derzeit bedienten Flughäfen in Tegel und Schönefeld übernehmen. Das nachfolgende Angebotskonzept geht von einer vollständigen Inbetriebnahme des BER und einer gleichzeigen Schließung der Flughäfen Schönefeld (SXF) und Tegel (TXL) aus. Sollte es zu Teileröffnungen des BER kommen, ist ein bedarfsadäquates Teilangebot zu realisieren. Details sind dann jeweils kurzfristig in Abhängigkeit der Fluggast- und Beschäftigtenzahlen an den Standorten BER, TXL und SXF auszugestalten.

Die Erschließung und Anbindung des neuen Terminals südlich der Gemeinde Schönefeld durch den öffentlichen Nahverkehr erfolgt primär über den Schienenverkehr. Neben der S-Bahn, die mit zwei Linien im gemeinsamen 10-Minuten-Takt den unterirdischen Flughafenbahnhof anfahren wird (siehe Kapitel IV.3.2), erfolgt die Anbindung über Regionalzüge und den Airport-Express (siehe Kapitel IV.2). Insgesamt wird dann vom Berliner Hauptbahnhof durchschnittlich alle 15 Minuten ein Zug zum Flughafen abfahren.

Ergänzend zu diesem Angebot übernimmt der Bus die nahräumliche Erschließung im Flughafenumfeld und ausgewählte Verbindungen in Stadtgebiete, die mit der Bahn vom Flughafen aus nur schlecht erschlossen werden.

Der Busverkehr bietet eine sehr attraktive Ergänzung zur schienengebundenen Anbindung und wird die Anbindung des neuen Flughafens an Berlin komplettieren. Dennoch werden in Zukunft für die Flughafenanbindung weniger Verkehrsleistungen im Busbereich erbracht. Die erzielten Einsparungen werden anteilig zur Umsetzung der geplanten Verdichtungen bei den U-Bahn- und Straßenbahnverkehren genutzt.

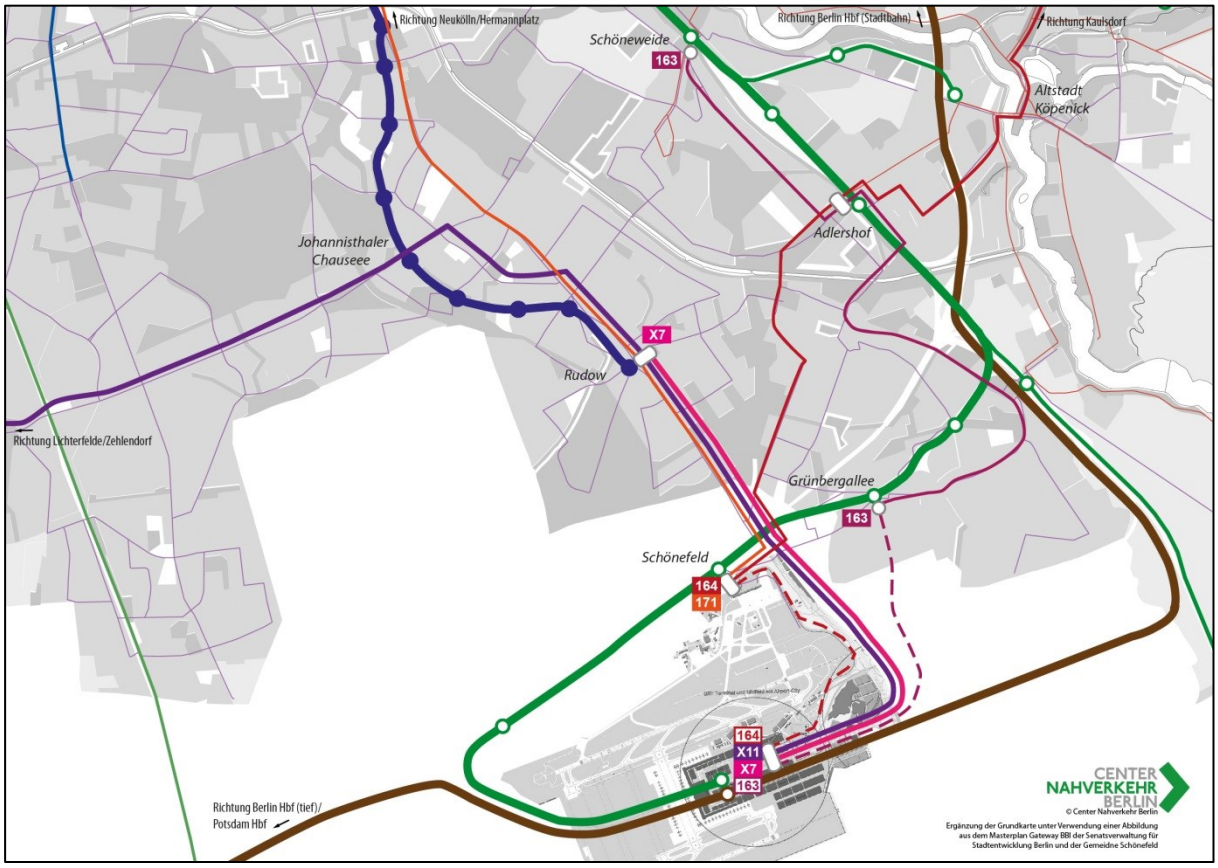
Expressbus X11: Flughafen – Rudow – Lichterfelde – Zehlendorf Mitte

Die Expressbuslinien X7 und X11 stellen das Kernangebot der Busanbindung dar. Die Linie X11 wird von Zehlendorf im Tagesverkehr im 10-Minuten-Takt über Lichterfelde und Rudow zum Flughafen geführt. Vom Endbahnhof Rudow der U 7 bis zum Flughafenterminal wird durch die Verstärkerlinie X7 ein gemeinsamer 5-Minuten-Takt hergestellt, womit Anschluss zu bzw. von jedem U-Bahn-Zug besteht. Damit erhält der Südwesten von Berlin eine umsteigefreie und relativ schnelle Anbindung an den Flughafen. Der heutige Abschnitt der Linie X11 zwischen Johannisthaler Chaussee und Schöneweide über Späthsfelde wird durch eine neue Linie bedient.

Weitere Anbindungen an die Flughafen-S-Bahn

Vorgesehen sind Verbindungen zum Bahnhof Schönefeld aus Richtung Neukölln (Linie 171) sowie aus Köpenick und Adlershof/Wista (Linie 164) mit Anschluss an die S-Bahn. Die bisher zum Bahnhof Schönefeld verkehrende Linie 163 wird zunächst zum S-Bahnhof Grünbergallee zurückgezogen. Abhängig von der baulichen Entwicklung soll sie künftig die Erschließung des südlich der Grünbergallee geplanten Gewerbegebiets übernehmen. Mittelfristig ist es möglich, die Linien 163 und 164 zum Terminal des Flughafens zu verlängern.

Abbildung 9: Flughafen Berlin Brandenburg, Angebotskonzeption Bus



Mit Einstellung des Flugbetriebes in Tegel wird der Busverkehr nicht mehr im bisherigen Umfang benötigt. Die heutigen Flughafenlinien werden dementsprechend angepasst:

- **Linie X9:** Die Linie wird mehrheitlich von Fahrgästen zum Flughafen Tegel genutzt und entfällt mit Flughafenschließung im gesamten Linienverlauf.
- **Linie TXL:** Die Linie hat sich in den letzten Jahren sehr erfolgreich entwickelt und dient neben dem Flughafenverkehr weiteren Verkehrsbedürfnissen, vor allem zwischen Moabit, dem Hauptbahnhof und den zentralen Bereichen Unter den Linden und am Alexanderplatz. Sie wird daher zwischen Alexanderplatz und dem S-Bahnhof Beusselstraße als Linie 105 im 10-Minuten-Takt beibehalten und um zusätzliche Halte in Moabit ergänzt.
- **Linie 109:** Die Linie 109 hat eine starke Verkehrsbedeutung für Verkehre innerhalb des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf, etwa zwei Drittel ihrer Fahrgäste fahren nicht zum Flughafen Tegel. Die Linie bleibt zwischen dem Bahnhof Zoologischer Garten und dem Bahnhof Jungfernheide im bestehenden 10-Minuten-Takt erhalten. Als Mindestangebot bei einer Nachnutzung des Flughafengeländes wird ein Teil der Fahrten der Linie 109 im Tagesverkehr im 20-Minuten-Takt zum Flughafen geführt.
- **Linie 128:** Die Linie bleibt im Abschnitt Osloer Straße bis Kurt-Schumacher-Platz erhalten und entfällt auf dem Abschnitt zwischen Kurt-Schumacher-Platz und dem Flughafenterminal.

Das Nachnutzungskonzept für den Flughafen Tegel wird derzeit erarbeitet. Je nach Nutzung des bisherigen Flughafenterminals bzw. des Flughafengeländes werden die notwendigen Linienbusangebote eingerichtet. Über den Umfang und die sinnvollen Linienführungen kann erst in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes entschieden werden. Eine Anbindung des Terminals wird gewährleistet, sobald eine Nachnutzung stattfindet. Mindestangebot wird eine Linie im Tagesverkehr zur Anbindung an die Bahnhöfe Jakob-Kaiser-Platz und Jungfernheide sein (siehe Linie 109).

IV.6.1.4 Weiterhin lokale Optimierungen

Für das ÖV-Netz besteht weiterhin der laufende Bedarf für lokale Optimierungen. Anlässe hierfür können u. a. folgende Schwerpunktthemen liefern:

- Veränderte Einzelhandelsstrukturen (u. a. Einkaufszentrum am Leipziger Platz)
- Veränderte und neue Schulstandorte
- Stärkung von tangentialen Verbindungen
- Anregungen von Bezirken, Fahrgastverbänden und Kunden

IV.6.1.5 Stadt-Umland-Verkehre

Die Angebotsplanung der Stadt-Umland-Verkehre wurde unter Koordinierung des VBB gemeinsam mit den Umland-Aufgabenträgern entwickelt. Sie basiert auf dem Abgleich der aktuellen Linienführungen und Taktangebote mit der demografischen Entwicklung im Berliner

Umland und den in Kapitel II.2.4 definierten Bedienungsstandards für Stadt-Umland-Verkehre. Die entsprechenden Verkehre werden dabei in bestimmten Korridoren betrachtet, um eine gemeinsame unternehmens- und verkehrsträgerübergreifende Angebotsentwicklung durch die ÖPNV-Aufgabenträger in Berlin und den Umland-Landkreisen zu gewährleisten .

Der VBB hat dazu Planungskorridore definiert, in denen in der Laufzeit des NVP Angebotsverbesserungen geplant werden sollen (Tabelle 24).

Für diese Planungskorridore werden gemeinsame Arbeitsgruppen der jeweiligen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gebildet und durch den VBB koordiniert. Ziel ist jeweils die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Angebotsverbesserung, die den sich ändernden Nachfragestrukturen im Stadt-Umland-Verkehr gerecht werden und mit denen die gesetzten Bedienungsstandards für Stadt-Umland-Verkehre erreicht werden. Durch Abbau paralleler Angebote soll zudem eine bessere Verknüpfung der Liniennetze erreicht werden.

Im Rahmen der Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern und den regionalen Verkehrsunternehmen ist auch die Finanzierung und Organisation der Stadt-Umland-Linien langfristig zu regeln und zu sichern. Hierfür sind gemeinsame Anstrengungen der jeweiligen Aufgabenträger erforderlich. Ziel des Landes Berlin ist dabei eine anteilige Finanzierung entsprechend der jeweiligen Verkehrsleistungen auf diesen Linien.

Tabelle 24: Planungskorridore im Stadt-Umland-Verkehr

Korridor	Zielsetzung	Umsetzungs-zeitraum
Ahrensfelde - Hohenschönhausen/ Panketal - Buch	Übersichtlicheres Angebot durch Neuordnung der Linien 893, 900, 251, 259, 351 im Raum Buch/Zepernick. Abstimmung der Angebote zwischen BVG und BBG	Sommer 2014
Flughafen BER	Anbindung des Flughafens und kleinräumige Erschließung des Flughafenumfelds, Verkehrskonzept im Havariefall, Zubringerverkehre zur Görlitzer und Anhalter Bahn	zur Flughafen-eröffnung
Großziethen - Rudow / Lichtenrade / Gropiusstadt	Verdichtung und Abstimmung des Angebots	bis 2018
Spandau - Potsdam	Beschleunigung des Verkehrs Verdichtung des Angebots, Konzentration auf Verkehrsachsen	bis 2018
Spandau - Falkensee / Dallgow	Überprüfung der Angebotskonzeption	bis 2018
Spandau - Hennigsdorf	Angebotsverbesserung und Aufwertung der Linie 136	2014-2015
Glienicke / Hermsdorf - Schildow / Pankow	Neuordnung des Angebots und Anpassung an geänderte Nachfrage	bis 2018

IV.6.2 Einsatz von Niederflurbussen

Seit Anfang 2010 werden im Busverkehr der BVG vollständig niederflurige Fahrzeuge eingesetzt. Ausnahme ist lediglich ein auf der Ausflugslinie 218 eingesetztes historisches Fahrzeug. Mit Ausnahme dieser Linie sind auf allen vorhandenen Buslinien des ÖPNV in Berlin dauerhaft barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Neu zu genehmigende Linien müssen generell fahrzeugseitig eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleisten.

IV.7 Fähren

Das Angebot der Fährdienste wird mit den neuen, ab Januar 2014 laufenden Verträgen den veränderten Bedürfnissen angepasst und das Qualitätsniveau deutlich angehoben.

Auf allen Linien werden neue Fähren eingesetzt, die barrierefrei zugänglich sind und wesentlich großzügigere Mitnahmemöglichkeiten bieten, insbesondere für Fahrräder. Die F10 ist mit einem besonders emissionsarmen Dieselmotor ausgestattet, die übrigen Fähren haben einen elektrischen Antrieb (solarunterstützte Speicher).

IV.7.1 Angebotsmaßnahmen

Das Angebot wird ab 2014 ausgeweitet, so dass die Saisonfähren mindestens von Anfang April bis Ende Oktober fahren. Sollten Ostern oder das Ende der Herbstferien außerhalb dieses Zeitraums liegen, wird die Saison entsprechend verlängert.

Auf der F23 (Müggelwerderweg bis Kruggasse) ist durch das neue Fahrzeug ein Landgang an beiden Seiten möglich, sodass — anders als bisher — die Haltestelle Neu Helgoland in beiden Fahrtrichtungen bedient wird. Dadurch wird die bisherige Ruderfähre F24 entbehrlich, mit der das Übersetzen über die Spree im Bereich Rahnsdorf nicht barrierefrei gestaltet werden konnte. Die neue, direkte Verbindung der F23 vom Halt Kruggasse nach Neu Helgoland ermöglicht zudem einen deutlich kürzeren Weg zur Buslinie X69 in der Odernheimer Straße als nächstgelegenes ÖPNV-Angebot in Müggelheim.

Wie schon im bisherigen Fährvertrag ist weiterhin vorgesehen, die F11 (Baumschulenstr. — Wilhelmstrand) nach Fertigstellung der neuen Spreebrücke im Zuge der Süd-Ost-Verbindung (SOV) einzustellen. Der Auftrag für den Bau der wurde 2013 vergeben, sie wird während der der Laufzeit des Nahverkehrsplanes eröffnet. Bis dahin ist die notwendige Anpassung des Angebots im Busverkehr zu prüfen.

Für die F21 wird geprüft, die Linienführung bis an das Ende der Großen Krampe zu verlängern. Im Bereich Alt-Müggelheim entstünde so eine optimale Verknüpfung mit der Buslinie X69.

IV.7.2 Infrastruktur

Bei der Neuvergabe ist durch die Betreiber der Anleger und die Bezirke sicherzustellen, dass die Zuwegung zu den Schiffen barrierefrei möglich ist.

Gleichzeitig ist durch die BVG sicherzustellen, dass spätestens zur Betriebsaufnahme das Wegweisungssystem zu den Fähren auf den für die übrigen BVG-Verkehrsmittel geltenden Standard gebracht ist.

IV.8 Anschlussgestaltung

Auf Grundlage der Prinzipien zur Anschlussplanung (siehe Kapitel II.3.2.3) setzt der Nahverkehrsplan Vorgaben zur Anschlussplanung und zur Anschlusssicherung. Diese sind gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg über die Laufzeit des NVP auszugestalten.

IV.8.1 Anschlussplanung

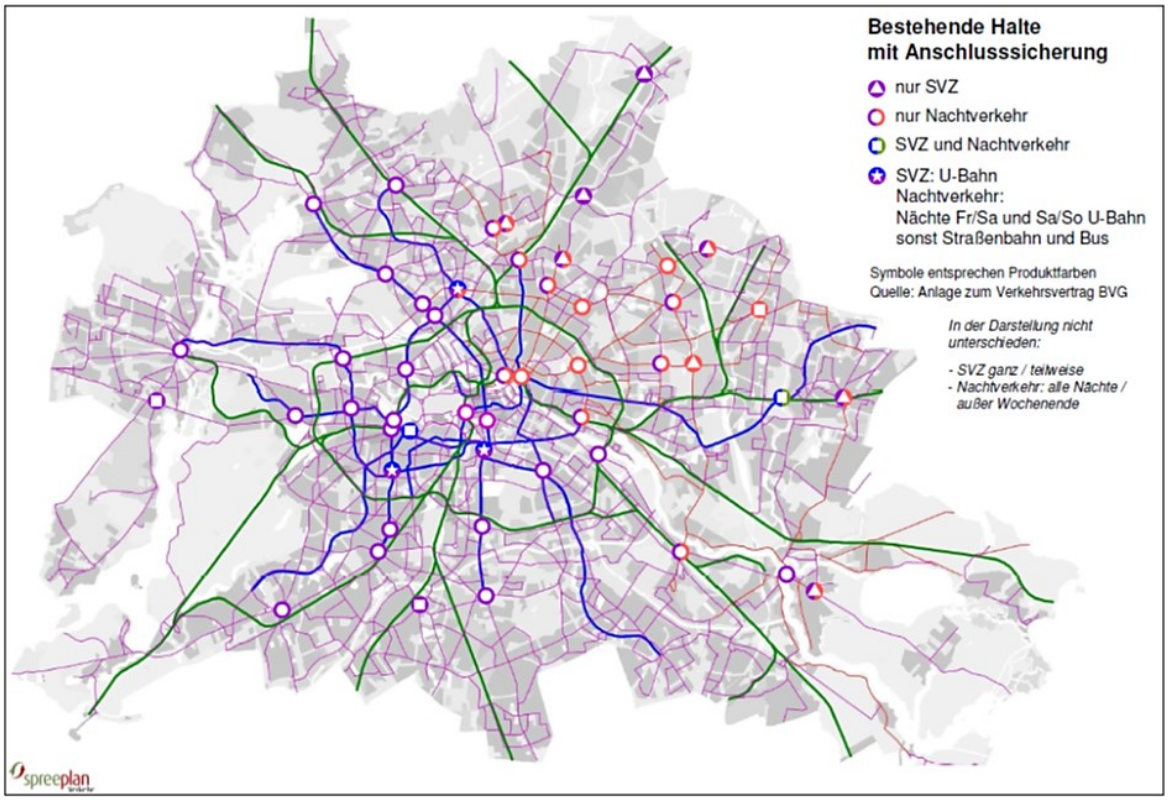
Ziel ist es, aufbauend auf den grundsätzlichen Regelungen der Verkehrsverträge den bereits erreichten Stand durch die Aufnahme weiterer Anschlüsse zu bestimmten Verkehrszeiten auszubauen.

Entsprechend der im Verkehrsvertrag mit der BVG festgelegten Regularien sind die im NVP definierten Anschlusspunkte im Rahmen der jährlichen Abstimmung und Bestellung des Rahmenfahrplans zu überprüfen und bei Bedarf weiter zu entwickeln. Der aktuelle Stand sowie die zusätzlich aufgenommenen Knoten sind in den folgenden Abbildungen sowie tabellarisch im Anhang A1.IV dargestellt. Die vertraglich fixierten Anschlüsse werden beibehalten und fortgeführt, sofern nicht durch Aufnahme neuer und höher priorisierter Anschlussknoten ein Verzicht auf einzelne bestehende Anschlüsse erforderlich ist. Bei der S-Bahn erfolgt mit Ausnahme des fest definierten Knotens Wuhletal die Weiterentwicklung soweit erforderlich jeweils über die jährliche Fahrplanbestellung,

Die Erweiterung der Anschlussplanung darüber hinaus erfolgt in zwei Kategorien:

- Anschlüsse mit hoher Priorität (Kategorie I, Vorgabe, vollständig zu erfüllen)
- Anschlüsse mit nachgeordneter Priorität (Kategorie II, Wunsch, teilweise zu erfüllen).

Abbildung 10: Bestehende Halte mit Anschlusssicherung



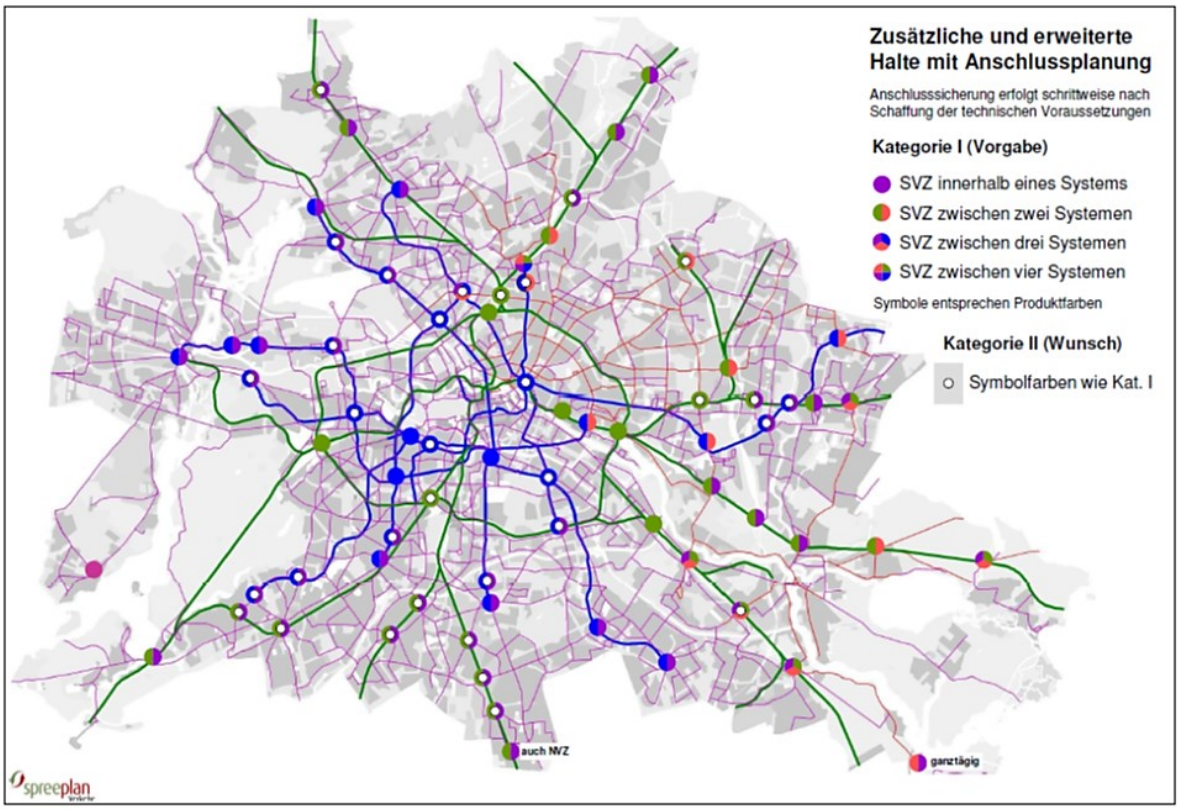
Dabei sind, wie bereits bislang, nicht die Anschlüsse aller am jeweiligen Knoten möglichen Relationen zu planen, sondern nur für bestimmte, entsprechend den im Kapitel II.3.2.3 definierten Kriterien festgelegte Relationen. Die Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger regeln in den jeweiligen Verkehrsverträgen die Bedingungen für eine ggf. erforderliche Aufnahme zusätzlicher Knoten.

Tabelle 25: Übersicht Umsetzungsvorgabe Anschlusspunkte je Kategorie

Kategorie	Anzahl Anschlusspunkte	Umsetzungsvorgabe
Bestand Im Verkehrsvertrag mit der BVG festgelegte Anschlusspunkte und Relationen Im Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Berlin GmbH festgelegte Anschlusspunkte und Relationen	50 1	Alle, wie bislang
Ausbau-Kategorie I (Vorgabe) Anschlüsse mit hoher Priorität, für den Fahrplan rahmengebend	35	Alle
Ausbau-Kategorie II (Wunsch) Anschlüsse mit nachgeordneter Priorität, Umsetzung im Rahmen der fahrplanmäßigen Möglichkeiten	38	Soweit wie möglich umzusetzen*

* einzelne Knoten schließen sich fahrplantechnisch gegenseitig aus, keine 100%-Umsetzung möglich

Abbildung 11: Zusätzliche Anschlusspunkte mit Anschlussplanung (Kategorie I und II)



IV.8.2 Maßnahmen zur Anschlusssicherung und -information

Das Land Berlin strebt an, in der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Anzahl der gesicherten Anschlüsse weiter auszubauen. Dabei sind sowohl die bereits vorhandenen geplanten Anschlüsse als auch die zusätzlich zu planenden Anschlussrelationen einzubeziehen. Angesichts des eng verflochtenen ÖPNV-Netzes in Berlin und seinem Umland stehen dabei vor allem unternehmensübergreifende Anschlüsse im Fokus. Vielfache Umsteigebeziehungen bestehen zwischen BVG und S-Bahn, sowie mit den verschiedenen Verkehrsunternehmen im Berliner Umland aus Potsdam und den benachbarten Landkreisen und den im Bahnregionalverkehr tätigen Unternehmen. Besondere Bedeutung hat eine sichere Anschlussgewährung aus Kundensicht bei Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen in Tagesrandlagen sowie bei Linien, die nur mit den jeweiligen Mindesttakten bedient werden. Ebenso wichtig ist für die Fahrgäste eine jeweils aktuelle und zuverlässige Anschlussinformation, sowohl bei unterschiedlichen Linien innerhalb eines Verkehrsunternehmens wie auch unternehmensübergreifend.

Ziel ist es daher, die Anschlusssicherung und -information auf Basis der Echtzeit-Daten während der Laufzeit einzuführen und auszubauen. Grundlage dafür sind zum einen der vom VBB in den vergangenen Jahren als Datenplattform aufgebaute und vorgehaltene „VBB-Sternpunkt“ und zum anderen die RBL-Systeme der in Berlin tätigen Unternehmen. Beides ist erforderlich, um die Echtzeit-Daten der verschiedenen Verkehrsunternehmen auf Straße und Schiene für die Anschlusssicherung und -information nutzbar zu machen. Technische Grundlage sind dabei die VDV-Schnittstellen 453 und 454. Erste entsprechende Echtzeit-

Informationen sind bereits seit 2013 für den SPNV im Internet verfügbar.

Der weitere Ausbau des unternehmensübergreifenden Anschlussmanagements, das heißt der Informationsvermittlung sowie der mögliche Einstieg in die praktische Umsetzung eines unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung, wird während der Laufzeit des NVP in einem gemeinsamen Projekt von BVG und VBB mit Unterstützung des Aufgabenträgers getestet.

In dem gemeinsamen Vorhaben sollen möglichst bis 2015 die wesentlichen technischen, organisatorischen und finanziellen Fragestellungen zur Umsetzung eines dauerhaften, flächendeckenden Systems zur Nutzung von unternehmensübergreifenden Echtzeitdaten zum Zwecke der Fahrgastinformation und Anschlusssicherung geklärt werden, um nach dessen Einführung ein zuverlässiges und erweiterbares Anschlusssystem aufgebaut zu haben, wie z. B.:

- Zuverlässigkeit der Datenübermittlung und Auswirkungen unterschiedlicher unternehmensspezifischer RBL-Systeme sowie eventueller Nachrüstbedarf;
- spezifische Anforderungen der unterschiedlichen Unternehmen sowie der jeweiligen Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Bahnregionalverkehr);
- Beherrschbarkeit der zu erwartenden Datenmengen und Reaktionszeit bei Echtzeit-Fahrplaninformationen und Reisewegen;
- Wartezeitregelungen in Abhängigkeit von Aspekten wie bspw. Taktfolgen, Beeinträchtigung weiterer Anschlusspunkte oder Wartezeitakzeptanz der durchfahrenden Fahrgäste;
- Auswirkungen der Anschlusssicherung auf die Einhaltung anderer Qualitätsparameter, vor allem zur Pünktlichkeit.

Weitere generelle Vorgaben für die Informationsvermittlung sind im Kapitel II.3.3.3 zu Standards der Fahrgastinformation aufgeführt.

Um auf Basis der Echtzeit-Daten Anschlusssicherung und -information betreiben zu können, werden die Daten der weiteren in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen über eine gemeinsame Schnittstelle, den sogenannten VBB-Sternpunkt eingebracht und verfügbar gemacht. Ziel des Sternpunkt ist die Schaffung einer technischen Plattform zur Nutzung von Echtzeitdaten in den verschiedenen Auskunftssystemen, der gemeinsame Betrieb des entsprechenden technischen Systems sowie die Vorhaltung der dafür nötigen Ressourcen. Die in das System eingespeisten Echtzeit-Daten sind für folgende künftige Anwendungen vorgesehen:

- Unternehmensübergreifende Anzeige von Linien und Echtzeit-Abfahrtszeiten in DFI-Anzeigern (z. B. DAISY oder anderen geeigneten Anzeigesystemen zur Anschlussinformation);
- Unternehmensübergreifende Anschlussinformation zum Anschlussmanagement in den jeweiligen Leitstellen der in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen (Prüfung);
- Unternehmensübergreifende Fahrgastinformation und Fahrplanauskunft via Internet zur Nutzung z.B. auf Smartphones.

Ein erfolgreicher Abschluss des Projektes ist die Voraussetzung, um in weiteren Schritten eine möglichst weitgehend automatisierte technische Sicherung zu entwickeln. Ebenso soll das Netz der Fahrgastinformation über Internet und ortsfeste DFI-Anzeiger weiter optimiert und ausgebaut werden.

Unabhängig von längerfristig angestrebten automatisierten technischen Sicherung sind im Einzelfall weiterhin einfache und pragmatische Lösungen anzuwenden und anzustreben (z.B. Sichtkontakt, Spiegel, Anzeigelampen usw.).

IV.9 ÖPNV-Priorisierung

IV.9.1 Grundsätze

Ein stetiger und störungsfreier ÖPNV an der Oberfläche ist sowohl im übergeordneten Interesse der Verkehrspolitik des Landes als auch im Interesse des Unternehmens. Vor allem ist er jedoch im Interesse der Fahrgäste, die vom ÖPNV Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und möglichst kurze Reisezeiten erwarten. Nur wenn der ÖPNV in der Lage ist, diese Anforderungen zu erfüllen, kann er gegenüber dem MIV als attraktive Alternative auftreten und – im Einklang mit den verkehrspolitischen Ziele Berlins – Modal-Split-Anteile hinzugewinnen.

Die Ziele der ÖPNV-Priorisierung lauten daher weiterhin:

- Verbesserung der Reisegeschwindigkeit im ÖPNV, v. a. mit Blick auf das Verhältnis zum MIV;
- Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Oberflächenverkehre;
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Oberflächenverkehre;
- Re-Investition von durch Beschleunigung freigesetzter Leistungsvolumina in das Verkehrsangebot.

Geeignete Maßnahmen beinhalten u. a. den Abbau von Störungen am Fahrweg (Baustellen, zugeparkte Fahrspuren etc.), die Verkürzung von Haltestellenaufenthaltszeiten sowie die Bevorrechtigung des ÖPNV an Kreuzungen und Verkehrsknoten (vgl. Kapitel III.3).

Die Umsetzung dieser Maßnahmen fällt zu weiten Teilen in die straßenverkehrsrechtliche und damit hoheitliche Verantwortung des Landes Berlin und wird durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Verkehrslenkung Berlin (VLB) wahrgenommen.

IV.9.2 Aufsetzpunkt der ÖPNV-Priorisierung für den Zeitraum 2014-2018

Im Bereich Straßenbahn wurden ab 1999 umfassende Investitionen für die Priorisierung aufgewendet. Im Bereich Bus befinden sich Priorisierungsmaßnahmen seit 2006 in der Umsetzung. Die Erstbeschleunigung von Linien ist bei der Straßenbahn im Bestandsnetz abgeschlossen, beim Bus befindet sie sich in der Umsetzung.

Die Anstrengungen des Landes Berlin und der BVG für ÖPNV-Priorisierungsmaßnahmen konnten einen signifikanten Effekt auf die Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen: So stieg die

Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenbahnnetz nach Abschluss des Beschleunigungsprojekts gegenüber dem Zustand ohne ÖPNV-Priorisierung von 17,4 km/h auf 19,5 km/h. Die getätigten Investitionen waren also sinnvoll und zielführend. Oberste Zielstellung des Landes Berlin ist es daher, die erreichten Effekte langfristig zu sichern. Wie im NVP-Monitoring (Anhang A5, dort Kapitel 4.1.2) dargelegt, ist dies im Bereich Straßenbahn im Zeitraum 2009 bis 2011 gelungen und die Durchschnittsgeschwindigkeit blieb weitestgehend gleich.

Im Bereich Bus blieb die Durchschnittsgeschwindigkeit ebenfalls in etwa gleich. Hier ist das Beschleunigungsprojekt allerdings noch nicht abgeschlossen, so dass weitere Anstrengungen erforderlich sind. Darüber hinaus ist eine gleichbleibende Durchschnittsgeschwindigkeit bei einer fortlaufenden Inbetriebnahme von Erstbeschleunigungsmaßnahmen ein Indikator dafür, dass sich die Situation an LSA ohne ÖPNV-Priorisierung mitunter deutlich verschlechtert hat, oder bereits für den ÖV beeinflusste LSA nicht die Qualitätsstufen erreichen, die notwendig wären.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist allerdings nicht die einzige relevante Kennzahl bei der ÖPNV-Priorisierung. Zwar ist die Beschleunigung des ÖPNV-Betriebs ein erklärtes Ziel des Landes Berlin, um Fahrplanvolumen freisetzen und reinvestieren zu können, zugleich hat auch die Fahrplanstabilisierung einen sehr großen Stellenwert für Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebs und für die Angebotsqualität aus Sicht des Fahrgastes.

Das NVP-Monitoring hat gezeigt, dass die in der Vergangenheit getroffenen quantitativen Vorgaben zur Zahl der zu realisierenden Beschleunigungsmaßnahmen an LSA mit den bestehenden Bearbeitungskapazitäten nicht eingehalten werden können. Zum einen ist Aufwand und Komplexität der Anlagen sehr unterschiedlich, so dass eine undifferenzierte Vorgabe als Maßstab ungeeignet ist. Zum anderen wurde der notwendige Planungs- und Umsetzungsprozess, und v. a. die Restriktionen, denen dieser unterliegt, in den Vorgaben nicht ausreichend berücksichtigt. Eine vom Land beauftragte Prozessanalyse hat 2012 die zahlreichen Prozesshemmnisse identifiziert und Maßnahmen zu deren Behebung vorgeschlagen (siehe unten). Unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen setzen die Priorisierungsmaßnahmen des NVP 2014-2018 zunächst an zwei Stellen an: Qualitätssicherung und Verbesserung der Informations- und Datenlage.

IV.9.3 Qualitätssicherung

Die erreichte Qualität der umgesetzten Priorisierungsmaßnahmen muss langfristig gesichert werden. Dies betrifft den technischen Funktionserhalt aber auch insbesondere die Anpassung der verkehrsabhängigen LSA-Steuerungen an den sich verändernden Verkehrsfluss. Damit dies kurzfristig nach Bekanntwerden von Störungen oder Ineffizienzen umgesetzt werden kann ist es erforderlich, dass bei der VLB ausreichend Bearbeitungskapazitäten verfügbar sind. Derzeit ist dies nicht der Fall (vgl. Monitoringbericht, Anhang A5 dort Kapitel 4.1.2).

Daher wird es in der Laufzeit des NVP 2014-2018 voraussichtlich nicht möglich sein, die Anstrengungen für Erstbeschleunigungsmaßnahmen zu intensivieren, wie es für den mittelfristig erforderlichen, effizienteren Einsatz der Bestellerentgelte erforderlich wäre.

Ziel des ÖPNV-Aufgabenträgers ist es daher in der NVP-Laufzeit gemeinsam mit den zuständigen Arbeitsgruppen bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Strukturen aufzubauen, die es erlauben, die Reaktionsfähigkeit im Bereich der ÖPNV-Priorisierung, insbesondere für Qualitätssicherungsmaßnahmen, wieder spürbar zu steigern. Dies beinhaltet u. a. die Verbesserung der strategischen Steuerung auf ministerieller Ebene durch Einrichtung einer Koordinationsstelle sowie die Etablierung referatsübergreifender Abstimmungsroutinen, in welchen die Priorisierung von Maßnahmen sowie die Abwägung bei Zielkonflikten erfolgen soll.

IV.9.4 Systematische Fahrzeitanalyse

Wesentliche Voraussetzung für die zeitnahe Identifikation von ineffizienten LSA-Steuerungen ist eine kontinuierliche, rollierende Überprüfung der Fahr- und Verlustzeiten aller Bus- und Straßenbahnlinien im Berliner Oberflächennetz. Die BVG hat dazu für den Bereich Straßenbahn Analysetechnik beschafft, die detaillierte Indikatoren für Störungsquellen liefert.

Erst mithilfe derartiger Auswertungen werden die beteiligten Akteure in die Lage versetzt, Handlungsbedarfe schnell zu identifizieren und die Bearbeitung zu priorisieren, um die derzeit begrenzten Bearbeitungskapazitäten effizient und kurzfristig für Verbesserungen für das Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste einzusetzen. Zugleich kann ein derartiges Instrument zur Ermittlung des realen Fahrzeitbedarfs und für die Erfolgskontrolle von Priorisierungsmaßnahmen eingesetzt werden, um nicht bedarfsgerecht verplantes Fahrplanvolumen freizusetzen, das an anderer Stelle im Netz verwendet werden kann.

IV.9.5 Kapazitätsbetrachtung im Fahrplanungsprozess

Im Rahmen des jährlichen Fahrplanungsprozesses soll zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eine Abstimmung über die Bereitstellung einer ausreichenden Platzkapazität stattfinden. Schwerpunktmäßig sollen die Linien betrachtet werden, die bei einer Auswertung von Überfüllungsmeldungen, der Fahrgastzahlen und der Kundenbeschwerden überdurchschnittlich stark vertreten sind. Zur Reduzierung regelmäßig auftretender Überfüllungen bzw. Zuglängenunterschreitungen ist zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ein Maßnahmenplan zu vereinbaren.

V Monitoring

Ziel des Monitorings ist es, in der Laufzeit des NVP den Stand der Umsetzung der Rahmenvorgaben und Inhalte nachzuhalten und die erreichten Effekte mit Blick auf die angestrebten Zielstellungen zu überprüfen. Darüber hinaus soll das Monitoring auch überprüfen, inwieweit die dem NVP zugrunde gelegten Annahmen und Prämissen (Bevölkerungs-, Flächen-, Nachfrageentwicklung etc.) eingetroffen sind bzw. weiterhin Gültigkeit behalten. Damit ist es gleichermaßen für Aufgabenträger und Unternehmen als Instrument der Erfüllungskontrolle geeignet wie auch als Grundlage für die Nachsteuerung von Maßnahmen und Vorgaben. Das innerhalb der Laufzeit des NVP 2014-1018 durchzuführende Monitoring baut auf bestehende Verfahren und Vorgehensweisen auf.

Der Aufgabenträger beobachtet, kontrolliert und bewertet die Entwicklungen im Berliner ÖPNV kontinuierlich und systematisch auf drei verschiedenen Ebenen:

- *Kontinuierliches Controlling* von Leistung und Qualität im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsverträge, v. a. zum Zwecke der Abrechnung sowie für die Nachsteuerung von Angeboten;
- *Regelmäßiges Monitoring* zur Überprüfung des Umsetzungsstandes der NVP-Maßnahmen und deren Wirkungen mit Blick auf die Einhaltung der Rahmenvorgaben und Standards, u. a. als Grundlage für die Abschätzung des Grads der Zielerreichung des NVP sowie für die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung;
- *Anlassbezogene Erhebungen* und Untersuchungen mit Bezug zu konkreten (planerischen) Fragestellungen, z. B. als Grundlage für die Umsetzung kurzfristiger, unterjährige Angebotsmaßnahmen oder als (lokale) Ergänzung zu bestehenden planerischen Grundlagen auf gesamtstädtischer Ebene.

Insbesondere für Controlling und Monitoring greift der Aufgabenträger auf Daten zurück, die von den Unternehmen erhoben und auf Basis der Verkehrsverträge weitergegeben werden. Der Umfang und Detaillierungsgrad der zur Verfügung zu stellenden Daten sowie die Modi der Datenübergabe (Zeiten, Turni, Formate etc.) sind in den Verkehrsverträgen zwischen dem Land Berlin und den Unternehmen geregelt.

V.1 Ausgangspunkt

Die zur Bemessung und Bewertung des ÖPNV erforderlichen Daten werden vom Aufgabenträger bzw. von beauftragten Dritten (für den SPNV: VBB, für U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre: CNB) überprüft, plausibilisiert und bewertet. Die Ergebnisse der Bewertung werden intern zu planerischen und Abrechnungszwecken verwendet. Darüber hinaus veröffentlicht der Aufgabenträger regelmäßig wesentliche Kenndaten zum Berliner ÖPNV und fördert somit die Transparenz über relevante Entwicklungen im ÖPNV. Die Veröffentlichungen umfassen aktuell:

- monatliche Veröffentlichungen der Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsbilanz im Regional- und S-Bahnverkehr unter www.vbb.de;
- jährliche Veröffentlichung von Qualitätskennziffern des ÖPNV und SPNV Verbundgebiet im „Verbundbericht mit Qualitätsbilanz und Berichtspflichten“ des VBB;

- quartals- und jahresweise Veröffentlichung detaillierter Qualitätskennziffern von U-Bahn, Straßenbahn und Bus unter www.cnb-online.de;
- Jahresweise Veröffentlichung des ÖPNV-Gesamtberichts[47] zu den geforderten und den erreichten Entwicklungen und Qualitäten im gesamten Berliner ÖPNV (Regionalverkehr, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus) sowie zu den für die Leistungserbringung gewährten Ausgleichszahlungen unter www.stadtentwicklung.berlin.de.

Die zum Zwecke des Controllings erfassten Daten dienen der Bewertung der Verkehrsleistung und Qualität an sich und sind zudem (auf Jahresebene) Grundlage für die Berechnung der tatsächlichen Ausgleichszahlungen des Landes an die Unternehmen.

Für das Monitoring werden die aus dem Controlling übernommenen Daten um weitere relevante Kennziffern ergänzt bzw. mit diesen verschnitten. Dabei werden auch Daten aus anderen Quellen und Politikbereichen herangezogen, z. B. zu Bevölkerungs-, Stadt-, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen sowie zur Umweltqualität im Stadtgebiet. Diese werden mit den relevanten ÖPNV-Kennziffern abgeglichen, um Rolle, Status und Trends im ÖPNV mit Blick auf gesamtstädtische Wirkungen (Erreichbarkeiten, Zugänglichkeit, Reisezeit, Erschließungsgrad etc.) zu überprüfen. Die Ergebnisse werden in einem Monitoringbericht zusammengefasst. Dieser bildet in der Regel die Grundlage für die alle vier Jahre erfolgende Fortschreibung des Berliner Nahverkehrsplans.

V.2 Weiterentwicklung

In der Laufzeit des NVP 2014-2018 sollen die Transparenz über die Qualität des ÖPNV sowie die Bereitstellung aktueller Erkenntnisse über Umsetzungsstand, Wirkung und ggf. bestehenden Nachsteuerungsbedarf des NVP weiter verbessert werden. Ausschlaggebend für die Weiterentwicklung sind zwei Aspekte:

1. Eine dynamische Stadtentwicklung, die vor dem Hintergrund von Bevölkerungs-, Stadt- und Wirtschaftswachstum sowie sozialem Wandel Angebotsverbesserungen nötig macht, für die auch bei insgesamt begrenzten Landesmitteln eine ausreichende Finanzierung gesichert werden muss.
2. Ein deutlich gestiegenes Interesse der Stadtöffentlichkeit an Fragestellungen des ÖPNV, welches u. a. aus der zunehmenden Bedeutung des ÖPNV für das Funktionieren eines wachsenden, dynamischen Metropolraums resultiert.

Beide Entwicklungen erfordern es, Trends und Entwicklungsrichtungen zukünftig noch aktueller und wirksamer zu erkennen, zu bewerten und zu vermitteln. Dies soll vor allem über eine veränderte Schwerpunktsetzung bei der Veröffentlichung detaillierter Qualitätskennziffern sowie über eine Verkürzung der Zyklen für die Erstellung des Monitoringberichts erfolgen.

Insbesondere bei den Datengrundlagen wird auch zukünftig auf die etablierten Verfahren zurückgegriffen. Dies bedeutet vor allem:

[47] Gesamtbericht des Landes Berlin nach Art. 7 Abs. 1 der EG-VO 1370/2007

- die Datenbereitstellung durch die Verkehrsunternehmen erfolgt weiterhin im Einklang mit den Verkehrsverträgen;
- wo nötig und sinnvoll, werden Aufgabenträger und Unternehmen gemeinsam prüfen, ob und wie weitere Daten für die Analyse aufbereitet und verwendet werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn die bestehenden Methoden der Datenerhebung und -verarbeitung nicht geeignet sind, belastbares Grundlagenmaterial für aktuelle Planungen zu liefern (u. a. Fahrzeitanalysen, Qualität, Kundenzufriedenheit);
- über die Verwendung der Daten zum Zwecke der Öffentlichkeitsarbeit wird der Aufgabenträger die Verkehrsunternehmen informieren.

Darüber hinaus wird der Aufgabenträger weiterhin anlassbezogen auch eigene Daten erheben und diese ggf. für Monitoring und Information der Öffentlichkeit verwenden.

V.3 Verstetigung des Monitorings

Für das Monitoring werden die Ergebnisse der Datenauswertung und -analyse mit den Zielstellungen des NVP abgeglichen. Grundsätzlich sind alle Maßnahmen und Rahmenvorgaben Gegenstand des Monitorings. Das Schwerpunktinteresse des Monitorings liegt dabei auf folgenden Punkten:

- Überprüfung und Einhaltung der Rahmenvorgaben des NVP,
- Prüfung des Umsetzungsfortschritts bei Angebotskonzeption und Einzelmaßnahmen;
- Prüfung der (verkehrlichen) Wirkung von Angebotskonzeption und Einzelmaßnahmen (v. a. Auswirkungen auf Leistungsvolumen und -qualität),
- Bewertung der Wirkungen in Bezug auf die gesetzten Ziele (verkehrlich, ökonomisch, umweltseitig, sozial).

Die Ergebnisse der Bewertung sind Grundlage für die Eröffnung und Nutzung weiterer Gestaltungsspielräume der Angebotsentwicklung ebenso wie für die Identifikation weiterer Handlungsnotwendigkeiten. Diese können sowohl im Bereich des ÖPNV selber liegen, als auch Schnittstellen zu anderen Gestaltungsfeldern städtischer Politik aufweisen.

Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Erfassung der Entwicklungen im ÖPNV Voraussetzung für die laufende Fortschreibung der Vorgaben des NVP (keine starren Vorgaben über die gesamte Laufzeit).

Das Monitoring soll zukünftig im Jahresrhythmus erfolgen. Um Aussagekraft und Verständniswert zu erhöhen, sollen die im Rahmen des Monitorings vorgenommenen Bewertungen transparent und mit einer verbesserten methodischen Absicherung erfolgen. Wann immer möglich, sollen Entwicklungen, die den gesamten Stadtverkehr betreffen, mit aufgegriffen werden, um Zusammenhänge und Abhängigkeiten klarer benennen zu können.

Um dabei Nutzen und Aufwand im angemessenen Verhältnis zu halten, wird der Aufgabenträger insbesondere prüfen, inwieweit der ÖPNV-Gesamtbericht als Plattform bzw. Grundlage für jährliche Bewertung der Ziele im ÖPNV dienen kann.

V.4 Erweiterte Information der Öffentlichkeit

Um Transparenz und verfügbare Informationen zum ÖPNV in Berlin weiter zu verbessern, wird der Aufgabenträger die bestehenden Aktivtäten bei der Veröffentlichung von Informationen wie folgt ausbauen:

- Die Daten zur Qualität im ÖPNV sollen kurzfristiger und v. a. mit direkterem zeitlichem Bezug als bislang veröffentlicht werden.
- Die Datenaufbereitung soll pointierter und aussagekräftiger erfolgen. Dies bedeutet u. a., dass gegenüber den bisherigen Aktivitäten des Aufgabenträgers nicht zwangsläufig ein „Mehr“ an Daten verfügbar gemacht wird. Vielmehr sollen die vorhanden, kontinuierlich erhobenen sowie bereits heute öffentlichen Informationen klarer strukturiert, aussagekräftig aufbereitet und mit den erforderlichen Kontext-Informationen verbunden werden.
- Dazu soll auch die Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Informationen zum Hintergrund relevanter ÖPNV-Entwicklungen verbessert werden (höhere Aktualität, direkterer Bezug, leichtere Auffindbarkeit).

Bei der Veröffentlichung wird der Aufgabenträger weiterhin einen Schwerpunkt auf die Möglichkeiten des Internets legen. Andere Kanäle für die öffentliche Kommunikation werden dabei wie bislang in geeigneter Weise ebenfalls verwendet werden.

Zudem wird der Aufgabenträger überprüfen, inwieweit es sinnvoll und angesichts bestehender Rahmenbedingungen möglich ist, zukünftig verstärkt in den Dialog mit der interessierten Öffentlichkeit zu treten.

Die in der Vergangenheit bereits erfolgreich durchgeführte Reihe der NVP-Foren (bzw. des „Forums Nahverkehr Berlin“) bietet hierfür einen guten Aufsetzpunkt.

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang - Übersicht

Anhang A1: Rahmenfahrplan und Anschlussvorgaben

A1.I Rahmenfahrplan U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre

A1.II Rahmenfahrplan S-Bahn

A1.III Rahmenfahrplan Bahnregionalverkehr

A1.IV Gesicherte Anschlüsse

Anhang A2: Barrierefreiheit - Aufzugsprogramm U-Bahn

A2.I Prioritätenliste 2010-2016

A2.II Prioritätenliste 2017-2020

Anhang A3: Übergeordnete ÖPNV-Verbindungen Nachtstunden

Anhang A4: Dokumentation Beteiligungsverfahren NVP 2014-2018

Anhang A5: Monitoringbericht 2009-2011/2012

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A1:

Rahmenfahrplan und Anschlussvorgaben

A1.I Rahmenfahrplan U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre

A1.II Rahmenfahrplan S-Bahn

A1.III Rahmenfahrplan Bahnregionalverkehr

A1.IV Gesicherte Anschlüsse

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 14.06.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0 -1 … 23-24	0 -1 … 23-24	0 -1 … 23-24	0 -1 … 23-24	
U1		**S+U Warschauer Str. <> U Uhlandstr.**					
BVG		Warschauer Straße, Schlesisches Tor, Görlitzer Bahnhof, Kottbusser Tor, Prinzenstraße, Hallesches Tor, Möckernbrücke, Gleisdreieck, KuRFürstenstraße, NollendoRFplatz, Wittenbergplatz, KuRFürstendamm, Uhlandstraße					
B	H	S+U Warschauer Str. > U Uhlandstr.					
B	R	U Uhlandstr. > S+U Warschauer Str.					
U2		**S+U Pankow <> U Ruhleben**					
BVG		Pankow, Vinetastraße, Schönhauser Allee, Eberswalder Straße, SenEFelderplatz, Rosa-Luxemburg-Platz, Alexanderplatz, Klosterstraße, Märkisches Museum, Spittelmarkt, Hausvogteiplatz, Stadt-mitte, Mohrenstraße, Potsdamer Platz, Mendelssohn-Bartholdy-Park, Gleisdreieck, Bülowstraße, NollendoRFplatz, Wittenbergplatz, Zoologischer Garten, Ernst-Reuter-Platz, Deutsche Oper, Bismarckstraße, Sophie-Charlotte-Platz, Kaiserdamm, Theodor-Heuss-Platz, Neu-Westend, Olympia-Stadion, Ruhleben					
B	H	S+U Pankow > U Theodor-Heuss-Platz					
B	H	U Theodor-Heuss-Platz > U Ruhleben					
B	R	U Ruhleben > U Theodor-Heuss-Platz					
B	R	U Theodor-Heuss-Platz > S+U Pankow					
U3		**U Nollendorfplatz <> U Krumme Lanke**					
BVG		NollendoRFplatz, Wittenbergplatz, Augsburger Straße, Spichernstraße, Hohenzollernplatz, Fehrbelliner Platz, Heidelberger Platz, Rüdesheimer Platz, Breitenbachplatz, Podbielskiallee, Dahlem DoRF, Thielplatz, Oskar-Helene-Heim, Onkel Toms Hütte, Krumme Lanke					
B	H	U Nollendorfplatz > U Krumme Lanke					
B	R	U Krumme Lanke > U Nollendorfplatz					
U4		**U Nollendorfplatz <> S+U Innsbrucker Platz**					
BVG		NollendoRFplatz, Viktoria-Luise-Platz, Bayerischer Platz, Rathaus Schöneberg, Innsbrucker Platz					
B	H	U Nollendorfplatz > S+U Innsbrucker Platz					
B	R	S+U Innsbrucker Platz > U Nollendorfplatz					
U5		**U Hönow <> S+U Alexanderplatz**					
BVG		Hönow, Louis-Lewin-Straße, HellersdoRF, Cottbusser Platz, Neue Grottkauer Straße, KaulsdoRF-Nord, Wuhletal, Elsterwerdaer Platz, BiesdoRF-Süd, Tierpark, Friedrichsfelde, Lichtenberg, Magdalenenstraße, Frankfurter Allee, Samariterstraße, Frankfurter Tor, Weberwiese, Strausberger Platz, Schillingstraße, Alexanderplatz					
B	H	U Hönow > U Kaulsdorf-Nord					
B	H	U Kaulsdorf-Nord > U Friedrichsfelde					
B	H	U Friedrichsfelde > S+U Alexanderplatz					
B	R	S+U Alexanderplatz > U Friedrichsfelde					
B	R	U Friedrichsfelde > U Kaulsdorf-Nord					
B	R	U Kaulsdorf-Nord > U Hönow					
U55		**S+U Hauptbahnhof <> S+U Brandenburger Tor**					
BVG		Hauptbahnhof, Bundestag, Brandenburger Tor					
B	H	S+U Hauptbahnhof > S+U Brandenburger Tor					
B	R	S+U Brandenburger Tor > S+U Hauptbahnhof					
U6		**U Alt-Tegel <> U Alt-MariedoRF**					
BVG		Alt-Tegel, Borsigwerke, Holzhauser Straße, Otisstraße, Scharnweberstraße, Kurt-Schumacher-Platz, Afrikanische Straße, Rehberge, Seestraße, Leopoldplatz, Wedding, ReinickendoRFer Straße, Schwartzkopffstraße, Zinnowitzer Straße, Oranienburger Tor, Friedrichstraße, Französische Straße, Stadtmitte, Kochstraße, Hallesches Tor, Mehringdamm, Platz der Luftbrücke, Paradestraße, Tempelhof, Alt-Tempelhof, Kaiserin-Augusta-Straße, Ullsteinstraße, Westphalweg, Alt-MariendoRF					
B	H	U Alt-Tegel > U Alt-Mariendorf					
B	R	U Alt-Mariendorf > U Alt-Tegel					
U7		**S+U Rathaus Spandau <> U Rudow**					
BVG		Alt-Tegel, Borsigwerke, Holzhauser Straße, Otisstraße, Scharnweberstraße, Kurt-Schumacher-Platz, Afrikanische Straße, Rehberge, Seestraße, Leopoldplatz, Wedding, ReinickendoRFer Straße, Schwartzkopffstraße, Zinnowitzer Straße, Oranienburger Tor, Friedrichstraße, Französische Straße, Stadtmitte, Kochstraße, Hallesches Tor, Mehringdamm, Platz der Luftbrücke, Paradestraße, Tempelhof, Alt-Tempelhof, Kaiserin-Augusta-Straße, Ullsteinstraße, Westphalweg, Alt-MariendoRF					
B	H	S+U Rathaus Spandau > U Rudow					
B	R	U Rudow > S+U Rathaus Spandau					
U8		**S+U Wittenau <> S+U Hermannstr.**					
BVG		Wittenau, Rathaus ReinickendoRF, Karl-BonhoEFfer-Nervenklinik, Lindauer Allee, Paracelsus-Bad, Residenzstraße, Franz-Neumann-Platz, Osloer Straße, Pankstraße, Gesundbrunnen, Voltastraße, Bernauer Straße, Rosenthaler Platz, Weinmeisterstraße, Alexanderplatz, Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Straße, Moritzplatz, Kottbusser Tor, Schönleinstraße, Hermannplatz, Boddinstraße, Leinestraße, Hermannstraße					
B	H	S+U Wittenau > U Osloer Str.					
B	H	U Osloer Str. > S+U Hermannstr.					
B	R	S+U Hermannstr. > U Osloer Str.					
B	R	U Osloer Str. > S+U Wittenau					
U9		**U Osloer Str. <> S+U Rathaus Steglitz**					
BVG		Osloer Straße, Nauener Platz, Leopoldplatz, Amrumer Straße, Westhafen, Birkenstraße, Turmstraße, Hansaplatz, Zoologischer Garten, KuRFürstendamm, Spichernstraße, Güntzelstraße, Berliner Straße, Bundesplatz, Friedrich-Wilhelm-Platz, Walther-Schreiber-Platz, Schloßstraße, Rathaus Steglitz					
B	H	U Osloer Str. > S+U Rathaus Steglitz					
B	R	S+U Rathaus Steglitz > U Osloer Str.					

Hinweis für alle Linien: Zur Gewährleistung eines vollständigen Fahrtenangebotes an allen Bahnhöfen beginnen einzelne Fahrten bereits vor 4:30 Uhr bzw. enden nach 0:30 Uhr. Zur Gewährleistung eines vollständigen Fahrtenangebots in Zeiträumen mit verdichtetem Fahrplantakt beginnen einzelne Fahrten bereits vor diesem bzw. enden nach diesem Intervall.

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 01.08.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	
M1		**Niederschönhausen, Schillerstr. oder Rosenthal NordNiederschönhausen, Schillerstr. oder Rosenthal Nord <> Mitte, Am Kupfergraben**					
BVG		Schillerstraße - Dietzgenstraße - Ossietzkyplatz - Hermann-Hesse-Straße - Pastor-Niemöller-Platz oder Quickborner Straße - Wilhelmsruher Damm - Friedrich-Engels-Straße - Pastor-Niemöller-Platz - Grabbeallee - Schönholzer Straße - Breite Straße - Berliner Straße - Schönhauser Allee - Kastanienallee - Weinbergsweg - Rosenthaler Straße - Oranienburger Straße (zurück: Oranienburger Straße - Kleine Präsidentenstraße - Garnisonkirchplatz - Henriette-Herz-Platz - An der Spandauer Brücke - Rosenthaler Straße) - Friedrichstraße - Dorotheenstraße (zurück: Dorotheenstraße - Am Kupfergraben - Georgenstraße - Planckstraße - Dorotheenstraße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Schillerstr. > Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Pl.					
B	H	Rosenthal Nord > Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Pl.					
B	H	Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Pl. > S Hackescher Markt					
B	H	S Hackescher Markt > Am Kupfergraben					
B	R	Am Kupfergraben > S Hackescher Markt					
B	R	S Hackescher Markt > Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Pl.					
B	R	Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Pl. > Rosenthal Nord					
B	R	Grabbeallee/Pastor-Niemöller-Pl. > Schillerstr.					
M2		**Heinersdorf <> S+U Alexanderplatz/Dircksenstr.**					
BVG		Romain-Rolland-Straße - Berliner Straße - Am Steinberg - Prenzlauer Promenade - Caligariplatz - Prenzlauer Allee - Karl-Liebknecht-Straße - Dircksenstraße					
B	H	Heinersdorf > Am Steinberg					
B	H	Am Steinberg > S+U Alexanderplatz/Dircksenstr.					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
B	R	S+U Alexanderplatz/Dircksenstr. > Am Steinberg					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
B	R	Am Steinberg > Heinersdorf					
M4		**Falkenberg oder Hohenschönhausen, Zingster Str. <> S Hackescher Markt**					
BVG		Wendeschleife Falkenberg - Falkenberger Chaussee - Prerower Platz oder Zingster Straße - Prerower Platz - Falkenberger Chaussee - Hansastraße - Buschallee - Berliner Allee - Antonplatz - Greifswalder Straße - Otto-Braun-Straße - Wadzeckstraße - Bernhard-Weiß-Straße - Alexanderplatz - Gontardstraße - Karl-Liebknecht-Straße - Spandauer Straße - Henriette-Herz-Platz (zurück: Spandauer Straße)					Der 3'-Takt entspricht dem bestellten 3/3/4'-Takt. Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt. Der 13'-Takt entspricht dem bestellten 13/7'-Takt.
B	H	Falkenberg > Prerower Platz					
B	H	Zingster Str. > Prerower Platz					
B	H	Prerower Platz > S Hackescher Markt					
B	R	S Hackescher Markt > Prerower Platz					
B	R	Prerower Platz > Zingster Str.					
B	R	Prerower Platz > Falkenberg					
M5		**Hohenschönhausen, Zingster Str. <> S Hackescher Markt**					
BVG		Zingster Straße - Prerower Platz - Rüdickenstraße - Wartenberger Straße - Hauptstraße - Konrad-Wolf-Straße - Hohenschönhauser Straße - Oderbruchstraße - Landsberger Allee - Platz der Vereinten Nationen - Mollstraße - Otto-Braun-Straße - Wadzeckstraße - Bernhard-Weiß-Straße - Alexanderplatz - Gontardstraße - Karl-Liebknecht-Straße - Spandauer Straße - Henriette-Herz-Platz (zurück: Spandauer Straße)					
B	H	Zingster Str. > Landsberger Al./Petersburger Str					
B	H	Landsberger Al./Petersburger Str > S Hackescher Markt					
B	R	S Hackescher Markt > Landsberger Al./Petersburger Str					
B	R	Landsberger Al./Petersburger Str > Zingster Str.					
M6		**Hellersdorf, Riesaer Str. <> U Schwartzkopffstr.**					
BVG		Wendeschleife Riesaer Straße - Riesaer Straße - Stendaler Straße - Zossener Straße - Landsberger Allee - Raoul-Wallenberg-Straße - Marzahner Promenade - Märkische Allee - Landsberger Allee - Altenhofer Straße - Konrad-Wolf-Straße - Hohenschönhauser Straße - Oderbruchstraße - Landsberger Allee - Platz der Vereinten Nationen - Mollstraße - Otto-Braun-Straße - Wadzeckstraße - Bernhard-Weiß-Straße - Alexanderplatz - Gontardstraße - Karl-Liebknecht-Straße - Spandauer Straße - Henriette-Herz-Platz - An der Spandauer Brücke - Oranienburger Straße (zurück: Oranienburger Straße - Kleine Präsidentenstraße - Garnisonkirchplatz - Spandauer Straße) - Friedrichstraße - Chausseestraße - Schwartzkopffstraße - Pflugstraße (zurück: Pflugstraße - Wöhlertstraße - Chausseestraße)					
B	H	Riesaer Str. > Betriebshof Marzahn					
B	H	Betriebshof Marzahn > S Marzahn					Der 5'-Takt entspricht dem bestellten 7/3'-Takt
B	H	S Marzahn > Landsberger Al./Petersburger Str					Der 5'-Takt entspricht dem bestellten 7/3'-Takt
B	H	Landsberger Al./Petersburger Str > S Hackescher Markt					
B	H	S Hackescher Markt > U Schwartzkopffstr.					
B	R	Pflugstr. > S Hackescher Markt					
B	R	S Hackescher Markt > Landsberger Al./Petersburger Str					
B	R	Landsberger Al./Petersburger Str > S Marzahn					Der 5'-Takt entspricht dem bestellten 7/3'-Takt
B	R	S Marzahn > Betriebshof Marzahn					Der 5'-Takt entspricht dem bestellten 7/3'-Takt
B	R	Betriebshof Marzahn > Riesaer Str.					
M8		**Ahrensfelde <> U Schwartzkopffstr.**					
BVG		Schorfheidestraße - Borkheider Straße (Trasse nach Ahrensfelde) - Trusetaler Straße (Trasse nach Ahrensfelde) - Lea-Grundig-Straße (Trasse nach Ahrensfelde) - Raoul-Wallenberg-Straße - Allee der Kosmonauten - Krankenhausgelände Königin Elisabeth Herzberge - Herzbergstraße - Karl-Lade-Straße - Landsberger Allee - Platz der Vereinten Nationen - Mollstraße - Torstraße - Rosenthaler Platz - Brunnenstraße - Invalidenstraße - Chausseestraße - Schwartzkopffstraße - Pflugstraße - Wöhlertstraße (zurück: Wöhlertstraße - Chausseestraße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Ahrensfelde > Landsberger Al./Petersburger Str					
B	H	Landsberger Al./Petersburger Str > U Schwartzkopffstr.					
B	R	Wöhlertstr. > Landsberger Al./Petersburger Str					
B	R	Landsberger Al./Petersburger Str > Ahrensfelde					
M10		**S Nordbahnhof <> S+U Warschauer Str.**					
BVG		Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz - Julie-Wolfthorn-Straße - Bernauer Straße - Eberswalder Straße - Danziger Straße - Petersburger Straße - Bersarinplatz - Petersburger Straße - Warschauer Straße					
B	H	S Nordbahnhof > U Eberswalder Str.					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
B	H	U Eberswalder Str. > S+U Warschauer Str.					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
B	R	S+U Warschauer Str. > U Eberswalder Str.					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
B	R	U Eberswalder Str. > S Nordbahnhof					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 01.08.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 01.08.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 01.08.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	
63		**Johannisthal, Haeckelstr. <> S Köpenick**					
BVG		Winckelmannstraße - Sterndamm (zurück: Sterndamm - Johannes-Werner-Straße - Haeckelstraße - Winckelmannstraße) - Michael-Brückner-Straße - Brückenstraße - Edisonstraße - Wilhelminenhofstraße - Ostendstraße - Weiskopffstraße - An der Wuhlheide - Lindenstraße - Bahnhofstraße - Stellingdamm (zurück: Hirtestraße - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße)					
B	H	Haeckelstr. > S Köpenick	20 xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	
B	R	S Köpenick > Haeckelstr.	20 xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	
67		**S Schöneweide <> Krankenhaus Köpenick**					
BVG		Wendeschleife S Schöneweide/Sterndamm - Sterndamm - Michael-Brückner-Straße - Brückenstraße - Edisonstraße - Wilhelminenhofstraße - Ostendstraße - Weiskopffstraße - An der Wuhlheide - Lindenstraße - Dammbrücke - Alt-Köpenick - Schloßplatz - Müggelheimer Straße (zurück: Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Dammbrücke) - Müggelheimer Damm					Linie enthält zusätzliche Verstärker zur HTW (Verdichtung auf 10'-Takt zwischen S Schöneweide und Freizeit- und Erholungszentrum Mo-Fr zwischen 07:00 und 19:00) in der Vorlesungszeit. Die Verstärker entfallen in der vorlesungsfreien Zeiten
B	H	S Schöneweide > Freizeit- und Erholungszentrum	xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	
B	H	Freizeit- und Erholungszentrum > Krkhs. Köpenick/Südseite	xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	
B	R	Krkhs. Köpenick/Südseite > Freizeit- und Erholungszentrum	xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	
B	R	Freizeit- und Erholungszentrum > S Schöneweide	xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	
68		**S Köpenick <> Alt-Schmöckwitz**					
BVG		Hirtestraße - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße (zurück: Bahnhofstraße - Stellingdamm) - Lindenstraße - Dammbrücke - Alt-Köpenick - Schloßplatz (zurück: Schloßplatz - Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Dammbrücke) - Köllnischer Platz - Grünauer Straße - Regattastraße - Wassersportallee - Adlergestell - Waldtrasse - Zur Uferbahn - Regattastraße - Sportpromenade - Vetschauer Allee - Adlergestell - Alt-Schmöckwitz (zurück: Adlergestell)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Köpenick > Alt-Schmöckwitz	xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	
B	R	Alt-Schmöckwitz > S Köpenick	xx … 20	xx … 20	xx … 20	xx … 20	

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
M45		**Spandau, Johannesstift <> S+U Zoologischer Garten**					
BVG		Schönwalder Allee - Schönwalder Straße - Neuendorfer Straße - Falkenseer Platz - Altstädter Ring - Klosterstraße - Ruhlebener Straße - Charlottenburger Chaussee (zurück: Charlottenburger Chaussee - Rominter Allee - Hempelsteig - Steindelweg - Charlottenburger Chaussee) - Spandauer Damm - Otto-Suhr-Allee - Richard-Wagner-Platz - Otto-Suhr-Allee - Ernst-Reuter-Platz - Hardenbergstraße - Hardenbergplatz - Hertzallee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Johannesstift <> S+U Rathaus Spandau					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
B	H	S+U Rathaus Spandau <> DRK-Kliniken Westend					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
B	H	DRK-Kliniken Westend <> S+U Zoologischer Garten					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
B	R	S+U Zoologischer Garten > DRK-Kliniken Westend					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
B	R	DRK-Kliniken Westend > S+U Rathaus Spandau					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
B	R	S+U Rathaus Spandau > Johannesstift					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
M46		**S+U Zoologischer Garten <> U Johannisthaler Chaussee**					
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Joachimstaler Straße - Kurfürstendamm - Tauentzienstraße - Wittenbergplatz - Kleiststraße - Martin-Luther-Straße - Dominicusstraße - Sachsendamm - Hedwig-Dohm-Straße - Vorplatz S Südkreuz - Hedwig-Dohm-Straße - Sachsendamm - Schöneberger Straße - Berlinickeplatz - Alt-Tempelhof - Germaniastraße - Komturstraße - Teilestraße - Gottlieb-Dunkel-Straße - Tempelhofer Weg - Fulhamer Allee - Parchimer Allee - Buschkrugallee - Rudower Straße - Kormoranweg - Fritz-Erler-Allee - Johannisthaler Chaussee* Hinweis: solange die geplante Streckenführung nicht umsetzbar ist, gilt die Bestandsstrecke: ...Buschkrugallee - Rudower Straße - Kormoranweg - Fritz-Erler-Allee - Gutschmidtstraße Damit verbunden ist auch, dass die Endstelle U Britz-Süd bis zur Umsetzung bestand hat.					* Geplant ist mit dem Endstellenneubau in der Johannisthaler Chaussee die Verlängerung der Linie bis U Johannisthaler Chaussee. Voraussichtlicher Realisierungszeitpunkt: offen
B	H	S+U Zoologischer Garten > U Wittenbergplatz					
B	H	U Wittenbergplatz > S Südkreuz					
B	H	S Südkreuz > U Alt-Tempelhof					
B	H	U Alt-Tempelhof > U Johannisthaler Chaussee					
B	R	U Johannisthaler Chaussee > U Alt-Tempelhof					
B	R	U Alt-Tempelhof > S Südkreuz					
B	R	S Südkreuz > U Wittenbergplatz					
B	R	U Wittenbergplatz > S+U Zoologischer Garten					
M48		**Zehlendorf, Busseallee <> S+U Alexanderplatz**					
BVG		Busseallee - Potsdamer Straße (zurück: Potsdamer Straße - Fischerhüttenstraße - Bergmannstraße - Busseallee) - Berliner Straße - Unter den Eichen - Schloßstraße - Walther-Schreiber-Platz - Rheinstraße - Hauptstraße - Innsbrucker Platz - Hauptstraße - Potsdamer Straße - Potsdamer Platz - Leipziger Platz - Leipziger Straße - Spittelmarkt - Gertraudenstraße - Mühlendamm - Spandauer Straße - Karl-Liebknecht-Straße					
B	H	Busseallee > Zehlendorf Eiche					
B	H	Zehlendorf Eiche > S+U Rathaus Steglitz					
B	H	S+U Rathaus Steglitz > S+U Potsdamer Platz					S+U Potsdamer Platz endende Busse fahren bis U Mohrenstr.
B	H	S+U Potsdamer Platz > S+U Alexanderplatz/Memhardstr.					
B	R	S+U Alexanderplatz > S+U Potsdamer Platz					
B	R	S+U Potsdamer Platz > S+U Rathaus Steglitz					S+U Potsdamer Platz beginnende Busse fahren ab U Mohrenstr.
B	R	S+U Rathaus Steglitz > Zehlendorf Eiche					
B	R	Zehlendorf Eiche Busseallee					
M49		**Heerstraße/Nennhauser Damm <> S+U Zoologischer Garten**					
BVG		Heerstraße - Theodor-Heuss-Platz - Masurenallee - Neue Kantstraße - Kantstraße - Savignyplatz - Kantstraße - Joachimstaler Straße - Hardenbergplatz - Hertzallee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Heerstr./Nennhauser Damm > Reimerweg					
B	H	Reimerweg > S+U Zoologischer Garten					Mo-Fr: Angabe 7'-Takt entspricht dem bestellten 5/5/10'-Takt
B	R	S+U Zoologischer Garten > Reimerweg					
B	R	Reimerweg > Heerstr./Nennhauser Damm					
M76		**U Walther-Schreiber-Platz <> S Lichtenrade**					
BVG		Bundesallee - Walther-Schreiber-Platz - Schöneberger Straße - Feuerbachstraße - Thorwaldsenstraße - Prellerweg - Röblingstraße - Gersdorfstraße - Ringstraße - Rathausstraße - Großbeerenstraße - Friedenstraße - Mariendorfer Damm (zurück: Mariendorfer Damm - Alt-Mariendorf - Rathausstraße) - Lichtenrader Damm - Goltzstraße - Bahnhofstraße - Pfarrer-Lütkehaus-Platz					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Walther-Schreiber-Platz > U Alt-Mariendorf					
B	H	U Alt-Mariendorf > Lichtenrader Damm/Barnetstr.					Mo-Fr: Angabe 7'-Takt entspricht dem bestellten 5/5/10'-Takt
B	H	Lichtenrader Damm/Barnetstr. > S Lichtenrade					
B	R	S Lichtenrade > Lichtenrader Damm/Barnetstr.					
B	R	Lichtenrader Damm/Barnetstr. > U Alt-Mariendorf					Mo-Fr: Angabe 7'-Takt entspricht dem bestellten 5/5/10'-Takt
B	R	U Alt-Mariendorf > U Walther-Schreiber-Platz					
M77		**U Alt-Mariendorf <> Marienfelde, Waldsassener Straße**					
BVG		Alt-Mariendorf - Großbeerenstraße (zurück: Großbeerenstraße - Friedenstraße - Reißeckstraße) - Marienfelder Allee - Bahnstraße - Bahnhofsvorplatz S Marienfelde - Bahnstraße - Marienfelder Allee - Straße 427 - Friedenfelser Straße - Hildburghauser Straße - Waldsassener Straße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Alt-Mariendorf > Waldsassener Str.					
B	R	Waldsassener Str. > U Alt-Mariendorf					
M82		**S+U Rathaus Steglitz <> Marienfelde, Waldsassener Straße**					
BVG		Albrechtstraße (zurück: Albrechtstraße - Kuhligkshofstraße - Steglitzer Kreisel) - Steglitzer Damm - Bismarckstraße - Albrechtstraße - Siemensstraße - Leonorenstraße - Paul-Schneider-Straße - Gallwitzallee - Tautenburger Straße - Maximilian-Kaller-Straße - Weskammstraße - Waldsassener Straße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S+U Rathaus Steglitz > Waldsassener Str.					Mo-Fr: der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
B	R	Waldsassener Str. > S+U Rathaus Steglitz					Mo-Fr: der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
M85		**S Lichterfelde Süd <> S+U Hauptbahnhof**					
BVG		Fürstenstraße - Holtheimer Weg - Lippstädter Straße - Ostpreußendamm - Wismarer Straße - Goerzallee - Hindenburgdamm - Wolfensteindamm - Schloßstraße - Walther-Schreiber-Platz - Rheinstraße - Hauptstraße - Innsbrucker Platz - Hauptstraße - Potsdamer Straße - Potsdamer Platz - Ebertstraße - Platz des 18. März - Ebertstraße - Scheidemannstraße - Heinrich-von-Gagern-Straße - Paul-Löbe-Allee - Verbindungsfahrbahn - Umgehungsstraße - Willy-Brandt-Straße (zurück: Willy-Brandt-Straße - Otto-von-Bismarck-Allee - Verbindungsfahrbahn) - Rahel-Hirsch-Straße - Friedrich-List-Ufer - Invalidenstraße					
B	H	S Lichterfelde Süd > S+U Rathaus Steglitz					
B	H	S+U Rathaus Steglitz > S+U Hauptbahnhof					
B	R	S+U Hauptbahnhof > S+U Rathaus Steglitz					
B	R	S+U Rathaus Steglitz > S Lichterfelde Süd					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
TXL		**Flughafen Tegel <> S+U Alexanderplatz**					
BVG		Vorfahrt Flughafen Tegel - Zufahrt zum Flughafen - Saatwinkler Damm - Beusselstraße - Turmstraße - Thusnelda-Allee - Alt-Moabit (zurück: Alt-Moabit - Stromstraße - Turmstraße) - Invalidenstraße - Friedrich-List-Ufer - Rahel-Hirsch-Straße - Kapelle-Ufer - Reinhardtstraße - Luisenstraße - Wilhelmstraße - Unter den Linden - Schloßplatz - Karl-Liebknecht-Straße					
B	H	Flughafen Tegel > S+U Alexanderplatz/Memhardstr.					
B	R	S+U Alexanderplatz/Memhardstr. > Flughafen Tegel					
X7		**U Rudow <> Flughafen Schönefeld**					
BVG		Groß-Ziethener Chaussee - Neuköllner Straße - Waltersdorfer Chaussee (zurück: Waltersdorfer Chaussee - Groß-Ziethener Straße) - Waltersdorfer Chaussee (Schönefeld) - Straße zum Flughafen - Vorplatz Flughafen Schönefeld (zurück: Vorplatz Flughafen Schönefeld - Flughafenausfahrt - Waltersdorfer Chaussee)					
B	H	U Rudow > Landesgrenze Berlin/Bbg					
LDS	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Flughafen Schönefeld					
LDS	R	Flughafen Schönefeld > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > U Rudow					
X9		**Flughafen Tegel <> S+U Zoologischer Garten**					
BVG		Vorfahrt Flughafen Tegel - Zufahrt zum Flughafen - BAB A111 - Kurt-Schumacher-Damm - Jakob-Kaiser-Platz - Tegeler Weg - Max-Dohrn-Straße - Lise-Meitner-Straße (zurück: Lise-Meitner-Straße - Olbersstraße - Tegeler Weg) - Mierendorffplatz - Sömmeringstraße - Wintersteinstraße - Richard-Wagner-Platz - Otto-Suhr-Allee - Ernst-Reuter-Platz - Hardenbergstraße - Hardenbergplatz - Hertzallee					
B	H	Flughafen Tegel > U Jakob-Kaiser-Platz					
B	H	U Jakob-Kaiser-Platz > S+U Zoologischer Garten					
B	R	S+U Zoologischer Garten > U Jakob-Kaiser-Platz					
B	R	U Jakob-Kaiser-Platz > Flughafen Tegel					
X10		**S+U Zoologischer Garten <> Teltow, Rammrath-Brücke (oder S Teltow Stadt)**					
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Joachimstaler Straße - Kurfürstendamm - Adenauerplatz - Kurfürstendamm - Rathenauplatz - Hubertusallee - Bismarckplatz - Hubertusallee - Teplitzer Straße - Clayallee - Teltower Damm - Zehlendorfer Straße (Teltow) - Hollandweg - Potsdamer Straße (zurück Potsdamer Straße - Ruhlsdorfer Platz - Berliner Straße - Zehlendorfer Straße) - Warthestraße - Am Teltowkanal oder Potsdamer Straße - Ruhlsdorfer Platz (zurück: Ruhlsdorfer Platz - Berliner Straße - Zehlendorfer Straße) - Mahlower Straße - Gonfrevillestraße					
B	H	S+U Zoologischer Garten > Am Rehwechsel					Am Rehwechsel endende Fahrten fahren bis Andréezeile
B	H	Am Rehwechsel > Landesgrenze Berlin/Bbg					
PM	H	Landesgrenze Berlin/Bbg >Teltow, Zehlendorfer Str.					
PM	H	Teltow, Zehlendorfer Str. > Teltow, Rammrath-Brücke					
PM	H	Teltow, Zehlendorfer Str. > S Teltow Stadt/Gonfrevillestr.					
PM	R	S Teltow Stadt/Gonfrevillestr. > Teltow, Zehlendorfer Str.					
PM	R	Teltow, Rammrath-Brücke > Teltow, Zehlendorfer Str.					
PM	R	Teltow, Zehlendorfer Str. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Am Rehwechsel					
B	R	Am Rehwechsel > S+U Zoologischer Garten					Am Rehwechsel beginnende Fahrten fahren von Andréezeile
X11		**(U Krumme Lanke <>) Zehlendorf Eiche <> S Schöneweide**					
BVG		Argentinische Allee - Fischerhüttenstraße (zurück: Fischerhüttenstraße) - Potsdamer Straße Berliner Straße - Sundgauer Straße - Mühlenstraße - Finckensteinallee - Karwendelstraße - Drakestraße - Königsberger Straße - Kranoldplatz - Lankwitzer Straße - Lorenzstraße - Mariannenstraße - Hildburghauser Straße - Nahmitzer Damm - Buckower Chaussee - Marienfelder Chaussee - Alt-Buckow - Johannisthaler Chaussee - Königsheideweg - Sterndamm - Wendeschleife S Schöneweide/Sterndamm (zurück: Sterndamm)					
B	H	U Krumme Lanke > Zehlendorf Eiche					
B	H	Zehlendorf Eiche > S Lichterfelde Ost					Zehlendorf Eiche beginnende Busse fahren ab Busseallee
B	H	S Lichterfelde Ost > U Johannisthaler Chaussee					U Johannisthaler Chaussee endende Busse fahren bis Gesundheitszentrum
B	H	U Johannisthaler Chaussee > S Schöneweide/Sterndamm					
B	R	S Schöneweide/Sterndamm > U Johannisthaler Chaussee					
B	R	U Johannisthaler Chaussee > S Lichterfelde Ost					U Johannisthaler Chaussee beginnende Busse fahren von Gesundheitszentrum
B	R	S Lichterfelde Ost > Zehlendorf Eiche					Zehlendorf Eiche endende Busse fahren bis Busseallee
B	R	Zehlendorf Eiche > U Krumme Lanke					
X21		**Märkisches Viertel, Quickborner Straße <> U Jakob-Kaiser-Platz**					
BVG		Quickborner Straße - Treuenbietzener Straße - Wilhelmsruher Damm - Oranienburger Straße - Ollenhauerstraße - Kurt-Schumacher-Platz - Kurt-Schumacher-Damm - BAB A111 - Kurt-Schumacher-Damm					
B	H	Quickborner Str. > U Jakob-Kaiser-Platz					
B	R	U Jakob-Kaiser-Platz > Quickborner Str.					
X33		**S+U Rathaus Spandau <> Märkisches Viertel, Wilhelmsruher Damm**					
BVG		Seegefelder Straße - Altstädter Ring - Falkenseer Platz - Am Juliusturm - Daumstraße - Gartenfelder Straße - Bernauer Straße - Holzhauser Straße - Am Nordgraben - Eichborndamm - Wilhelmsruher Damm					
B	H	S+U Rathaus Spandau > Wilhelmsruher Damm					
B	R	Wilhelmsruher Damm > S+U Rathaus Spandau					
X34		**Kladow, Kaserne Hottengrund <> S+U Zoologischer Garten**					
BVG		Sakrower Landstraße - Kladower Damm - Alt-Gatow - Gatower Straße - Heerstraße - Theodor-Heuss-Platz - Masurenallee - Neue Kantstraße - Kantstraße - Savignyplatz - Kantstraße - Joachimstaler Straße - Hardenbergplatz - Hertzallee					
B	H	Kaserne Hottengrund > Gatower Str./Heerstr.					
B	H	Gatower Str./Heerstr. > S+U Zoologischer Garten					
B	R	S+U Zoologischer Garten > Gatower Str./Heerstr.					
B	R	Gatower Str./Heerstr. > Kaserne Hottengrund					
X49		**Staaken, Hahneberg <> S Messe Nord/ICC**					
BVG		Gärtnerei-ring - Heerstraße - Theodor-Heuss-Platz - Masurenallee - Neue Kantstraße					
B	H	Hahneberg > S Messe Nord/ICC					
B	R	S Messe Nord/ICC > Hahneberg					
X54		**S+U Pankow <> U Hellersdorf**					
BVG		Hadlichstraße - Berliner Straße - Granitzstraße - Rothenbachstraße - Romain-Rolland-Straße - Rennbahnstraße - Parkstraße - Liebermannstraße - Piesporter Straße - Darßer Straße - Falkenberger Chaussee - Vincent-van-Gogh-Straße - Seehausener Straße - Pablo-Picasso-Straße - Bitterfelder Straße - Märkische Allee - Marzahner Promenade* - Landsberger Allee - Landsberger Chaussee - Stendaler Straße - Riesaer Str. *Nicht durch den Bushafen fahren					
B	H	S+U Pankow > Pasedagplatz					Verdichtung des Angebotes auf einen 10'-Takt
B	H	Pasedagplatz > Piesporter Str.					Verdichtung des Angebotes auf einen 10'-Takt
B	H	Piesporter Str. > S Marzahn					Verdichtung des Angebotes auf einen 10'-Takt und Änderung des Linienweges über nun S Marzahn
B	H	S Marzahn > U Hellersdorf					Änderung des Linienweges über nun S Marzahn statt Jan-Petersen-Str.
B	R	U Hellersdorf > S Marzahn					Änderung des Linienweges über nun S Marzahn statt Jan-Petersen-Str.
B	R	S Marzahn > Piesporter Str.					Verdichtung des Angebotes auf einen 10'-Takt und Änderung des Linienweges über nun S Marzahn
B	R	Piesporter Str. > Pasedagplatz					Verdichtung des Angebotes auf einen 10'-Takt
B	R	Pasedagplatz > S+U Pankow					Verdichtung des Angebotes auf einen 10'-Takt

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	
100		**S+U Zoologischer Garten < > S+U Alexanderplatz**					
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Hardenbergstraße (zurück: Hardenbergstraße) - Budapester Straße - Kurfürstenstraße - Schillstraße - Lützowplatz - Klingelhöferstraße - Hofjägerallee - Großer Stern - Spreeweg - John-Foster-Dulles-Allee - Scheidemannstraße - Dorotheenstraße - Wilhelmstraße - Unter den Linden - Schloßplatz - Karl-Liebknecht-Straße					
B	H	S+U Zoologischer Garten > S+U Alexanderplatz/Memhardstr.					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
B	R	S+U Alexanderplatz > S+U Zoologischer Garten					Der 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt.
101		**U Turmstraße < > Zehlendorf, Sachtlebenstraße**					
BVG		Turmstraße - Gotzkowskystraße - Helmholtzstraße - Dovestraße - Cauerstraße - Leibnizstraße - Konstanzer Straße - Brandenburgische Straße - Fehrbelliner Platz - Brandenburgische Straße - Blissestraße - Laubacher Straße - Südwestkorso - Breitenbachplatz - Schorlemerallee - Englerallee - Königin-Luise-Platz - Altensteinstraße - Habelschwerdter Allee - Unter den Eichen - Berliner Straße - Teltower Damm - Machnower Straße - Sachtlebenstraße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Turmstr. > U Breitenbachplatz					
B	H	U Breitenbachplatz > Zehlendorf Eiche					
B	H	Zehlendorf Eiche > Sachtlebenstr.					Mo-Fr: 10'-Takt entspricht dem bestellten 15/5'-Takt
B	R	Sachtlebenstr. > Zehlendorf Eiche					Mo-Fr: 10'-Takt entspricht dem bestellten 15/5'-Takt
B	R	Zehlendorf Eiche > U Breitenbachplatz					
B	R	U Breitenbachplatz > Turmstr./Lübecker Str.					
104		**Neu-Westend, Brixplatz <> Stralau, Tunnelstraße**					
BVG		Brixplatz - Reichsstraße - Theodor-Heuss-Platz - Masurenallee - Messedamm - Halenseestraße - Rathenauplatz - Kurfürstendamm - Westfälische Straße - Fehrbelliner Platz - Brandenburgische Straße - Berliner Straße - Bundesallee - Badensche Straße - John-F.-Kennedy-Platz - Dominicusstraße - Hauptstraße - Kaiser-Wilhelm-Platz - Kolonnenstraße - Dudenstraße - Platz der Luftbrücke - Columbiadamm - Flughafenstraße - Hermannstraße - Werbellinstraße - Karl-Marx-Straße - Erkstraße - Wildenbruchstraße - Karl-Kunger-Straße - Elsenstraße - An den Treptowers - Alt-Stralau - Tunnelstraße					
B	H	Brixplatz > U Theodor-Heuss-Platz West					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	U Theodor-Heuss-Platz West > U Berliner Str.					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	U Berliner Str. > U Platz der Luftbrücke					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	U Platz der Luftbrücke > Beermannstr.					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	Beermannstr. > Tunnelstr.					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	Tunnelstr. > Puschkinallee/Elsenstr.					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	Puschkinallee/Elsenstr. > U Platz der Luftbrücke					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	U Platz der Luftbrücke > U Berliner Str.					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	U Berliner Str. > U Theodor-Heuss-Platz					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	U Theodor-Heuss-Platz > Brixplatz					Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 167, entspricht Winterzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	Brixplatz > U Theodor-Heuss-Platz West					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	U Theodor-Heuss-Platz West > U Berliner Str.					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	U Berliner Str. > U Platz der Luftbrücke					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	U Platz der Luftbrücke > U Boddinstr.					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	U Boddinstr. > Beermannstr.					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	H	Beermannstr. > Tunnelstr.					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	Tunnelstr. > Puschkinallee/Elsenstr.					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	Puschkinallee/Elsenstr. > U Platz der Luftbrücke					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	U Platz der Luftbrücke > U Berliner Str.					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	U Berliner Str. > U Theodor-Heuss-Platz					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
B	R	U Theodor-Heuss-Platz > Brixplatz					Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 167 entspricht Sommerzeit (nur Samstags und Sonntags)
106		**U Seestraße <> Lindenhof**					
BVG		Seestraße - Beusselstraße - Turmstraße - Gotzkowskystraße - Levetzowstraße - Altonaer Straße - Hansaplatz - Altonaer Straße - Großer Stern - Hofjägerallee - Klingelhöferstraße - Schillstraße - An der Urania - Kleiststraße - Nollendorfplatz - Bülowstraße - Potsdamer Straße - Hauptstraße - Kolonnenstraße - Leberstraße - Leuthener Straße - Gotenstraße - Torgauer Straße (zurück: Torgauer Straße - Leberstraße) - Wilhelm-Kabus-Straße - Hildegard-Knef-Platz - Hedwig-Dohm-Straße - Sachsendamm - Alboinstraße - Alboinplatz - Eythstraße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Seestr. > U Bülowstr.					
B	H	U Bülowstr. > S Südkreuz					U Bülostr. endende Wagen fahren bis U Kurfürstenstraße
B	H	S Südkreuz > Lindenhof					
B	R	Lindenhof > S Südkreuz					
B	R	S Südkreuz > U Bülowstr.					
B	R	U Bülowstr. > U Seestr.					
107		**(S+U Pankow) <> H.-Hesse-Str./Waldstr. <> S Hermsdorf oder Arkenberge**					
BVG		Berliner Straße - Breite Straße - Schönholzer Straße - Grabbeallee - Pastor-Niemöller-Platz - Hermann-Hesse-Straße - Ossietzkyplatz - Dietzgenstraße - Blankenfelder Chaussee - Schildower Straße - Hauptstraße (Schildow) - Bahnhofstraße - Glienicker Straße - Karl-Liebknecht-Straße (Glienicke) - Hauptstraße - Märkische Allee - Breitscheidstraße - Schönfließer Straße - Hattwichstraße - Gartenstraße - Hauptstraße (zurück: Hauptstraße - Hattwichstraße) - Oranienburger Chaussee - Berliner Straße (Hermsdorf) - Hermsdorfer Damm - Schloßstraße - Dr.-Ilse-Kassel-Platz oder Blankenfelder Chaussee - Hauptstraße (Blankenfelde und Arkenberge)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S+U Pankow > Hermann-Hesse-Str./Waldstr.					
B	H	Hermann-Hesse-Str./Waldstr. > Blankenfelde Kirche					
B	H	Blankenfelde Kirche > Landesgrenze Berlin/Bbg					Taktlücken durch abzweigende Fahrten nach Arkenberge
OHV	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Schildower Str.					Taktlücken durch abzweigende Fahrten nach Arkenberge
OHV	H	Schildower Str. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > S Hermsdorf					
B	H	Blankenfelde Kirche > Arkenberge					
B	R	Arkenberge > Blankenfelde Kirche					
B	R	S Hermsdorf > Landesgrenze Berlin/Bbg					
OHV	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Schildow, Kirche					
OHV	R	Schildow, Kirche > Landesgrenze Berlin/Bbg					Taktlücken durch abzweigende Fahrten nach Arkenberge
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Blankenfelde Kirche					Taktlücken durch abzweigende Fahrten nach Arkenberge
B	R	Blankenfelde Kirche > Hermann-Hesse-Str./Waldstr.					
B	R	Hermann-Hesse-Str./Waldstr. > S+U Pankow					
108		**S+U Lichtenberg < > Waldesruh, Mahlsdorfer Allee**					
BVG		Weitlingstraße - Irenenstraße - Rosenfelder Straße (zurück: Rosenfelder Straße - Skandinavische Straße - Weitlingstraße) - Alt-Friedrichsfelde - Alt-Biesdorf - Grabensprung - Weißenhöher Straße - Elsterwerdaer Platz - Köpenicker Straße (zurück: Köpenicker Straße - Weißenhöher Straße) - Zimmermannstraße - Lindenstraße - Chemnitzer Straße - Ulmenstraße - Kohlisstraße - Hultschiner Damm - Akazienallee - Heinrich-Heine-Promenade (Waldesruh) - Köpenicker Allee - Mahlsdorfer Allee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S+U Lichtenberg > U Elsterwerdaer Platz					
B	H	U Elsterwerdaer Platz > Hultschiner Damm/Seestr.					
B	H	Hultschiner Damm/Seestr. > Summter Str.					
B	H	Summter Str. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
MOL	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Waldesruh, Mahlsdorfer Allee					
MOL	R	Waldesruh, Mahlsdorfer Allee > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Summter Str.					
B	R	Summter Str. > Hultschiner Damm/Seestr.					
B	R	Hultschiner Damm/Seestr. > U Elsterwerdaer Platz					
B	R	U Elsterwerdaer Platz > S+U Lichtenberg					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Montag bis Donnerstag | Freitag | Samstag | Sonntag / Feiertag

Linie		Endpunkte	Bemerkung
VU		Linienverlauf	
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	
109		**Flughafen Tegel <> S+U Zoologischer Garten**	
BVG		Vorfahrt Flughafen Tegel - Zufahrt zum Flughafen - BAB 111 - Kurt-Schumacher-Damm - Jakob-Kaiser-Platz - Tegeler Weg - Luisenplatz - Kaiser-Friedrich-Straße - Lewishamstraße - Adenauerplatz - Kurfürstendamm - Joachimstaler Straße - Hardenbergplatz - Hertzallee	
B	H	Flughafen Tegel > S+U Zoologischer Garten	
B	R	S+U Zoologischer Garten > Flughafen Tegel	
110		**S+U Zoologischer Garten <> U Oskar-Helene-Heim**	
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Joachimstaler Straße - Kurfürstendamm - Adenauerplatz - Brandenburgische Straße - Paulsborner Straße - Hubertusallee - Franzensbader Straße - Berkaer Straße - Warnemünder Straße - Platz am Wilden Eber - Pacelliallee - Thielallee - Löhleinstraße - Saargemünder Straße (zurück: Saargemünder Straße - Brümmerstraße - Thielallee) - Argentinische Allee	
B	H	S+U Zoologischer Garten > U Oskar-Helene-Heim	
B	R	U Oskar-Helene-Heim > S+U Zoologischer Garten	
112		**S Nikolassee <> Marienfelde, Nahmitzer Damm**	
BVG		Prinz-Friedrich-Leopold-Straße - Alemannenstraße (zurück: Alemannenstraße - Teutonenstraße - Prinz-Friedrich-Leopold-Straße) - Spanische Allee - Potsdamer Chaussee - Potsdamer Straße - Teltower Damm - Mühlenstraße - Seehofstraße - Osteweg - Luzerner Straße - Appenzeller Straße - Wismarer Straße - Ostpreußendamm - Osdorfer Straße - Blanckertzweg - Hildburghauser Straße - Nahmitzer Damm	Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Nikolassee > Lindenstr.	
B	H	Lindenstr. > Nahmitzer Damm	
B	R	Nahmitzer Damm > Lindenstr.	
B	R	Lindenstr. > S Nikolassee	
114		**S Wannsee > Heckeshorn > S Wannsee (Ringlinie)**	
BVG		Kronprinzessinnenweg - Königstraße - Am Großen Wannsee - Zum Heckeshorn - Straße zum Löwen - Conradstraße - Königstraße - Kronprinzessinnenweg	
B	H	S Wannsee > S Wannsee	
115		**(Spanische Allee/Potsdamer Chaussee < >) Düppel-Süd, Neuruppiner Straße < > U Fehrbelliner Platz**	
BVG		Lissabonallee - Lloyd-G.-Wells-Straße - Benschallee - Berlepschstraße - Machnower Straße - Teltower Damm - Clayallee - Hohenzollerndamm - Fehrbelliner Platz - Brandenburgische Straße - Barstraße (zurück: Mansfelder Straße - Mannheimer Straße - Brandenburgische Straße)	Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Spanische Allee/Potsdamer Ch. > Neuruppiner Str.	EF-Fahrten und 20'-Takt am Nachmittag nur an den Schultagen
B	H	Neuruppiner Str. > Roseneck	
B	H	Roseneck > U Fehrbelliner Platz	
B	R	U Fehrbelliner Platz > Roseneck	
B	R	Roseneck > Neuruppiner Str.	
B	R	Neuruppiner Str. > Spanische Allee/Potsdamer Ch.	EF-Fahrten und 20'-Takt am Nachmitag nur an den Schultagen
118		**Rathaus Zehlendorf <> Steinstücken (<> Potsdam, Drewitz Stern-Center)**	
BVG		Kirchstraße - Teltower Damm - Clayallee (zurück: Clayallee - Potsdamer Straße - Martin-Buber-Straße - Kirchstraße) - Riemeisterstraße - Argentinische Allee - Mexikoplatz - Lindenthaler Allee - Lissabonallee - Potsdamer Chaussee - Kronprinzessinnenweg - Stichfahrt zum Bahnhof Wannsee - Kronprinzessinnenweg - Königstraße - Chausseestraße - Schäferstraße - Wilhelmplatz - Kohlhasenbrücker Straße (zurück: Kohlhasenbrücker Straße - Chausseestraße) - Neue Kreisstraße - Bäkestraße - Königsweg - Bernhard-Beyer-Straße - Steinstraße (Potsdam) - Großbeerenstraße - Neuendorfer Straße - Nuthestraße (zurück: Nuthestraße - Konrad-Wolf-Allee - Nuthestraße)	Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Rathaus Zehlendorf > U Krumme Lanke	
B	H	U Krumme Lanke > S Wannsee	
B	H	S Wannsee > Steinstücken	
B	H	Steinstücken > Landesgrenze Berlin/Bbg	
P	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Johannes-Kepler-Platz	
P	H	Johannes-Kepler-Platz > Stern-Center/Nuthestr.	
P	R	Stern-Center/Nuthestr. > Johannes-Kepler-Platz	
P	R	Johannes-Kepler-Platz > Landesgrenze Berlin/Bbg	
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Steinstücken	
B	R	Steinstücken > S Wannsee	
B	R	S Wannsee > U Krumme Lanke	
B	R	U Krumme Lanke > Rathaus Zehlendorf	
120		**Märkisches Viertel, Wilhelmsruher Damm <> S+U Hauptbahnhof**	
BVG		Wilhelmruher Damm - Senftenberger Ring - Calauer Straße - Finsterwalder Straße - Wittenauer Straße - Oranienburger Straße - Roedernallee - Lindauer Allee - Arcoser Allee - Barfusstraße - Müllerstraße - Boyenstraße - Scharnhorststraße - Invalidenstraße - Lehrter Straße - Seydlitzstraße (zurück: Lehrter Straße)	Linie enthält zusätzliche Schulverstärker; Kopplung mit der Linie 220 bei Fahrten bis Göschenplatz/S Wittenau
B	H	Wilhelmsruher Damm > Göschenplatz/S Wittenau	
B	H	Göschenplatz/S Wittenau > U Paracelsus-Bad	
B	H	U Paracelsus-Bad > U Leopoldplatz	
B	H	U Leopoldplatz > S+U Hauptbahnhof	
B	R	S+U Hauptbahnhof > U Leopoldplatz	letzte Fahrt ab S+U Hauptbahnhof ca. 0:00 Uhr
B	R	U Leopoldplatz > U Paracelsus-Bad	
B	R	U Paracelsus-Bad > Göschenplatz/S Wittenau	
B	R	Göschenplatz/S Wittenau > Wilhelmsruher Damm	
122		**U Kurt-Schumacher-Platz <> Waidmannslust, Titiseestraße**	
BVG		Kurt-Schumacher-Platz - Ollenhauerstraße - Humboldtstraße - Lindauer Allee - Teichstraße - Gotthardstraße - Emmentaler Straße - Residenzstraße - Kopenhagener Straße - Hauptstraße - Hertzstraße - Fontanestraße - Lessingstraße - Hauptstraße - Wilhelmsruher Damm - Senftenberger Ring - Calauer Straße - Finsterwalder Straße - Wilhelmsruher Damm - Oranienburger Straße - Oraniendamm - Zabel-Krüger-Damm - Schluchseestraße - Titiseestraße (zurück: Titiseestraße - Zabel-Krüger-Damm)	Linie enthält zusätzliche Schulverstärker; Kopplung der Verstärker Wilhelmsruher Damm <> Göschenplatz an der Märkischen Zeile mit Linie 221
B	H	U Kurt-Schumacher-Platz > U Paracelsus-Bad	
B	H	U Paracelsus-Bad > Wilhelmsruher Damm	
B	H	Wilhelmsruher Damm > Göschenplatz/S Wittenau	
B	H	Göschenplatz/S Wittenau > Titiseestr.	
B	R	Titiseestr. > Göschenplatz/S Wittenau	
B	R	Göschenplatz/S Wittenau > Wilhelmsruher Damm	
B	R	Wilhelmsruher Damm > U Paracelsus-Bad	
B	R	U Paracelsus-Bad > U Kurt-Schumacher-Platz	
123		**Mitte, Robert-Koch-Platz <> Saatwinkler Damm/Mäckeritzwiesen**	
BVG		Hannoversche Straße - Luisenstraße - Invalidenstraße (zurück: Invalidenstraße - Hessische Straße - Hannoversche Straße) - Lehrter Straße - Perleberger Straße - Rathenower Straße - Turmstraße - Beusselstraße - Saatwinkler Damm - Friedrich-Olbricht-Damm - Heckerdamm - Reichweindamm - Goerdelerdamm - Jakob-Kaiser-Platz - Kurt-Schumacher-Damm - Heckerdamm - Heilmannring - Halemweg - Tooplerstraße - Heilmannring - Popitzweg - Jungfernheideweg - Nonnendammallee - Rohrdamm - Saatwinkler Damm - An der Mäckeritzbrücke	Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Robert-Koch-Platz > S+U Hauptbahnhof	# verkehrt Invalidenpark - S+U Hauptbahnhof als Linie 245
B	H	S+U Hauptbahnhof > Goebelplatz	
B	H	Goebelplatz > Mäckeritzwiesen	
B	R	Mäckeritzwiesen > Goebelplatz	
B	R	Goebelplatz > S+U Hauptbahnhof	
B	R	S+U Hauptbahnhof > Robert-Koch-Platz	# verkehrt Invalidenpark - S+U Hauptbahnhof als Linie 245

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
124		**Buchholz-West, Aubertstraße <> Alt-Heiligensee**					
BVG		Blankenfelder Straße - Hugenottenplatz - Rosenthaler Weg - Dietzgenstraße - Schönhauser Straße - Hauptstraße - Wilhelmsruher Damm - Eichborndamm - Alt-Wittenau - Gorkistraße - Buddestraße - Bernstorffstraße - Berliner Straße - Karolinenstraße - Ruppiner Chaussee - Hennigsdorfer Straße - Alt-Heiligensee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Aubertstr. > Wilhelmsruher Damm					
B	H	Wilhelmsruher Damm > U Alt-Tegel					
B	H	U Alt-Tegel > S Heiligensee					
B	H	S Heiligensee > Alt-Heiligensee					
B	R	Alt-Heiligensee > S Heiligensee					
B	R	S Heiligensee > U Alt-Tegel					
B	R	U Alt-Tegel > Wilhelmsruher Damm					
B	R	Wilhelmsruher Damm > Aubertstr.					
125		**U Osloer Straße <> Frohnau, Invalidensiedlung**					
BVG		Schwedenstraße (zurück: Schwedenstraße - Osloer Straße) - Residenzstraße - Reginhardstraße - Emmentaler Straße - Gotthardstraße - Kapweg - Kurt-Schumacher-Damm - Kurt-Schumacher-Platz - Scharnweberstraße - General-Barby-Straße - Auguste-Viktoria-Allee - Quäkerstraße - Otisstraße - Wittestraße - Holzhauser Straße - Schubartstraße - Ernststraße - Conradstraße - Ziekowstraße - Gorkistraße - Buddestraße - Bernstorffstraße - Berliner Straße - Karolinenstraße - Waidmannsluster Damm - Hermsdorfer Damm - Falkentaler Steig - Frohnauer Straße - Alemannenstraße - Maximiliankorso - Ludolfingerplatz - Frohnauer Brücke - Zeltinger Platz - Zeltinger Straße - Oranienburger Chaussee - Staehleweg					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Osloer Str. > U Kurt-Schumacher-Platz					
B	H	U Kurt-Schumacher-Platz > Holzhauser Str./Schubartstr.					
B	H	Holzhauser Str./Schubartstr. > S Frohnau					
B	H	S Frohnau > Invalidensiedlung					
B	R	Invalidensiedlung > S Frohnau					
B	R	S Frohnau > Holzhauser Str./Schubartstr.					
B	R	Holzhauser Str./Schubartstr. > U Kurt-Schumacher-Platz					
B	R	U Kurt-Schumacher-Platz > U Osloer Str.					
128		**Flughafen Tegel <> U Osloer Straße**					
BVG		Vorfahrt Flughafen Tegel - Zufahrt zum Flughafen - Saatwinkler Damm - Kurt-Schumacher-Damm (zurück: Kurt-Schumacher-Damm - Zufahrt zum Flughafen) - Kurt-Schumacher-Platz - Scharnweberstraße - Gotthardstraße - Holländerstraße - Franz-Neumann-Platz - Residenzstraße - Schwedenstraße - Osloer Straße (zurück: Schwedenstraße)					
B	H	Flughafen Tegel > U Kurt-Schumacher-Platz					
B	H	U Kurt-Schumacher-Platz > U Osloer Str.					
B	R	U Osloer Str. > U Kurt-Schumacher-Platz					
B	R	U Kurt-Schumacher-Platz > Flughafen Tegel					
130		**(U Ruhleben <>) S Stresow <> Spandau, Waldkrankenhaus**					
BVG		Hempelsteig - Stendelweg - Charlottenburger Chaussee (zurück: Charlottenburger Chaussee - Rominter Allee - Hempelsteig) - Wiesendamm - Freiheit - Stresowstraße - Charlottenstraße - Breite Straße - Stabholzgarten - Seegefelder Straße - Zeppelinstraße - Kisselnallee - Radelandstraße - Stadtrandstraße					
B	H	U Ruhleben > S Stresow					
B	H	S Stresow > S+U Rathaus Spandau					
B	H	S+U Rathaus Spandau > Falkenseer Chaussee/Zeppelinstr.					In Falkenseer Ch./Zeppelinstr. endende Fahrten fahren bis Westerwaldstraße
B	H	Falkenseer Chaussee/Zeppelinstr. > Waldkrankenhaus					
B	R	Waldkrankenhaus > Falkenseer Chaussee/Zeppelinstr.					
B	R	Falkenseer Chaussee/Zeppelinstr. > S+U Rathaus Spandau					In Falkenseer Chaussee/Zeppelinstr. beginnende Fahrten fahren von Westerwaldstraße
B	R	S+U Rathaus Spandau > S Stresow					
B	R	S Stresow > U Ruhleben					
131		**U Ruhleben <> Spandau, Im Spektefeld**					
BVG		Hempelsteig - Stendelweg - Charlottenburger Chaussee (zurück: Charlottenburger Chaussee - Rominter Allee - Hempelsteig) - Ruhlebener Straße - Schulenburgstraße - Weißenburger Straße - Pichelsdorfer Straße - Adamstraße - Schmidt-Knobelsdorf-Straße - Seeburger Weg - Blasewitzer Ring - Sandstraße - Heerstraße - Magistratsweg - Klosterbuschweg - Am Kiesteich - Im Spektefeld					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Ruhleben > Spektefeld					
B	R	Im Spektefeld/Schulzentrum > U Ruhleben					
133		**Alt-Heiligensee <> U Haselhorst**					
BVG		Alt-Heiligensee - Heiligenseestraße - Karolinenstraße - Berliner Straße - Bernstorffstraße - Buddestraße - Buddeplatz - Brunowstraße - Berliner Straße (zurück: Berliner Straße - Grußdorfstraße - Buddestraße) - Bernauer Straße - Gartenfelder Straße - Daumstraße - Ferdinand-Friedensburg-Platz					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Alt-Heiligensee > An der Mühle					
B	H	An der Mühle > Neheimer Str.					
B	H	Neheimer Str. > U Haselhorst					
B	R	U Haselhorst > Neheimer Str.					
B	R	Neheimer Str. > An der Mühle					
B	R	An der Mühle > Alt-Heiligensee					
134		**Spandau, Wasserwerk <> Kladow, Hottengrund**					
BVG		Pionierstraße - Falkenhagener Tor - Falkenhagener Straße - Bismarckplatz - Schönwalder Straße - Neuendorfer Straße - Falkenseer Platz - Altstädter Ring - Klosterstraße - Wilhelmstraße - Gatower Straße - Alt-Gatow - Kladower Damm - Sakrower Landstraße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Wasserwerk Spandau > Friedhof In den Kisseln					
B	H	Friedhof In den Kisseln > S+U Rathaus Spandau					
B	H	S+U Rathaus Spandau > Gatower Str./Heerstr.					
B	H	Gatower Str./Heerstr. > Alt-Gatow					
B	H	Alt-Gatow > Hottengrund					
B	R	Hottengrund > Alt-Gatow					
B	R	Alt-Gatow > Gatower Str./Heerstr.					
B	R	Gatower Str./Heerstr. > S+U Rathaus Spandau					
B	R	S+U Rathaus Spandau > Friedhof In den Kisseln					
B	R	Friedhof In den Kisseln > Wasserwerk Spandau					
135		**S+U Rathaus Spandau <> Alt-Kladow**					
BVG		Altstädter Ring - Klosterstraße - Wilhelmstraße - Gatower Straße - Am Omnibushof - Wilhelmstraße - Potsdamer Chaussee - Ritterfelddamm - Kladower Damm					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S+U Rathaus Spandau > Alt-Kladow					
B	R	Alt-Kladow > S+U Rathaus Spandau					
136		**Gatower Straße/Heerstraße <> S Hennigsdorf**					
BVG		Gatower Straße - Heerstraße - Pichelsdorfer Straße - Wilhelmstraße - Klosterstraße - Altstädter Ring - Falkenseer Platz - Neuendorfer Straße - Streitstraße - Niederneuendorfer Allee (zurück: Niederneuendorfer Allee - Eschenweg - Niederneuendorfer Allee) - Spandauer Landstraße (Papenberge) - Dorfstraße (Nieder Neuendorf) (zurück: Dorfstraße - Oberjägerweg - Waldmeisterstraße - Spandauer Landstraße (Papenberge)) - Spandauer Allee (Hennigsdorf) - Edisonstraße - Fontanestraße - Stauffenbergstraße - Rathenaustraße - Zum Busbahnhof (zurück: Zum Busbahnhof - Poststraße - Stauffenbergstraße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Gatower Str./Heerstr. > Aalemannufer					Mo-Fr: 09:00-11:30 und Sa 09:00-20:00 ein 7/13'-Takt
B	H	Aalemannufer > Landesgrenze Berlin/Bbg					
OHV	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > S Hennigsdorf					
OHV	R	S Hennigsdorf > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Aalemannufer					
B	R	Aalemannufer > Gatower Str./Heerstr.					Mo-Fr: 09:00-11:30 und Sa 09:00-20:00 ein 7/13'-Takt

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
160		**Schöneweide, Hasselwerderstraße <> Altglienicke, Siriusstraße**					
BVG		Hasselwerderstraße - Michael-Brückner-Straße - Sterndamm (zurück: Sterndamm - Wendeschleife S Schöneweide/Sterndamm - Sterndamm - Michael-Brückner-Straße - Britzer Straße - Schnellerstraße - Hasselwerderstraße) - Lindhorstweg - Springbornstraße - Eisenhutweg - Rudower Chaussee - Wegedornstraße - Rudower Straße - Köpenicker Straße - Bohnsdorfer Weg (zurück: Bohnsdorfer Weg - Köpenicker Straße - Semmelweisstraße - Wegedornstraße) - Cimbernstraße - Normannenstraße - Germanenstraße - Ewaldstraße - Grünbergallee - Kirschweg - Brigittenweg - Ortolfstraße - Venusstraße - Schönefelder Chaussee - Siriusstraße (zurück: Siriusstraße - Brigittenweg)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Hasselwerderstr. > Siriusstr.	20	20	20	20	
B	R	Siriusstr. > Hasselwerderstr.	20	20	20	20	
161		**Schöneiche, Dorfaue <> S Erkner**					
BVG		Dorfaue (Schöneiche) - Brandenburgische Straße - Karl-Liebknecht-Straße - Geschwister-Scholl-Straße - Straße nach Fichtenau (Rahnsdorf) - Fürstenwalder Allee - Püttbergeweg - Am Schonungsberg - Fürstenwalder Allee - Schönblicker Straße - Schleife S Wilhelmshagen - Schönblicker Straße - Fürstenwalder Allee - Fahlenbergstraße - Hubertusstraße - Waldstraße - Dämeritzstraße - Lindenstraße (zurück: Lindenstraße - Eichenstraße - Hubertusstraße) - Lutherstraße - Fürstenwalder Allee - Berliner Straße (Erkner) - Friedensplatz - Bahnhofstraße - Bahnhofsvorplatz S Erkner (zurück: ZOB Erkner - Bahnhofstraße)					
LOS	H	Schöneiche, Dorfaue > Schöneiche, Lübecker Str.	X	30	X	X	Mo-Fr: 6.00 - 08:00 entspricht der 30'-Takt dem bestellten 40/20'-Takt
LOS	H	Schöneiche, Lübecker Str. > Landesgrenze Berlin/Bbg	20	20	20	20	
B	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Lutherstr.	20	20	20	20	
B	H	Lutherstr. > Landesgrenze Berlin/Bbg	X	20	X	X	
LOS	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > S Erkner/ZOB	X	20	X	X	
LOS	R	S Erkner/ZOB > Landesgrenze Berlin/Bbg	X	20	X	X	
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Lutherstr.	X	20	X	X	
B	R	Lutherstr. > Landesgrenze Berlin/Bbg	20	20	20	20	
LOS	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Schöneiche, Lübecker Str.	20	20	20	20	
LOS	R	Schöneiche, Lübecker Str. > Schöneiche, Dorfaue	X	30	X	X	Mo-Fr: 6.00 - 08:00 entspricht der 30'-Takt dem bestellten 40/20'-Takt
162		**S Adlershof <> U Rudow**					
BVG		Rudower Chaussee - Wegedornstraße - Rudower Straße - Neudecker Weg - Groß-Ziethener Chaussee - Neukölln er Straße (zurück: Groß-Ziethener Chaussee)					
B	H	S Adlershof > U Rudow	20	20	20	20	
B	R	U Rudow > S Adlershof	20	20	20	20	
163		**(S Schöneweide <>) S Grünau <> S Flughafen Berlin-Schönefeld**					
BVG		Wendeschleife S Schöneweide/Sterndamm - Sterndamm - Groß-Berliner Damm - Rudower Chaussee - Adlergestell - Köpenicker Straße - Grünauer Straße - Am Falkenberg - Richterstraße - Bruno-Taut-Straße - Am Falkenberg - Richterstraße - Buntzelstraße (zurück: Buntzelstraße - Richterstraße - Bruno-Taut-Straße - Am Falkenberg) - Dorfplatz - Grünbergallee - Am Seegraben - Am Seegraben (Schönefeld) - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld (zurück: Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Am Seegraben)					
B	H	S Schöneweide/Sterndamm > S Adlershof	X	30	X	X	
B	H	S Adlershof > S Grünau	X	30	X	X	
B	H	S Grünau > Landesgrenze Berlin/Bbg	X	30	X	X	
LDS	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > S Flughafen Berlin-Schönefeld	X	30	X	X	
LDS	R	S Flughafen Berlin-Schönefeld > Landesgrenze Berlin/Bbg	X	30	X	X	
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > S Grünau	X	30	X	X	
B	R	S Grünau > S Adlershof	X	30	X	X	
B	R	S Adlershof > S Schöneweide/Sterndamm	X	30	X	X	
164		**S Kaulsdorf <> Flughafen Schönefeld**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S Kaulsdorf - Heinrich-Grüber-Straße - Mädewalder Weg - Planitzstraße - Myslowitzer Straße - Alt-Kaulsdorf - Chemnitzer Straße - Kaulsdorfer Straße - Gehsener Straße - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße - Lindenstraße - Alt-Köpenick - Müggelheimer Straße (zurück: Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Lindenstraße) - Oberspreestraße - Kölnischer Platz - Grünauer Straße - Glienicker Straße - Glienicker Weg - Nipkowstraße - Radickestraße - Adlergestell - Rudower Chaussee (zurück: Rudower Chaussee - Dörpfeldstraße - Anna-Seghers-Straße - Radickestraße) - Wegedornstraße - Schönefelder Chaussee - Altglienicker Chaussee - Waltersdorfer Chaussee - Waltersdorfer Chaussee (Schönefeld) - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Straße zum Flughafen - Vorplatz Flughafen Schönefeld (zurück: Vorplatz Flughafen Schönefeld - Flughafenausfahrt - Waltersdorfer Chaussee - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Waltersdorfer Chaussee)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Kaulsdorf > Rathaus Köpenick	X	20	X	X	
B	H	Rathaus Köpenick > S Adlershof	20	20	20	20	
B	H	S Adlershof > Landesgrenze Berlin/Bbg	20	20	20	20	
LDS	H	Landesgrenze Berlin/Bbg> Flughafen Schönefeld	X	20	X	X	
LDS	R	Flughafen Schönefeld > Landesgrenze Berlin/Bbg	X	20	X	X	
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > S Adlershof	X	20	X	X	
B	R	S Adlershof > Schloßplatz Köpenick	X	20	X	X	
B	R	Schloßplatz Köpenick > S Kaulsdorf	20	20	20	20	
166		**S Schöneweide/Sterndamm > S Treptower Park > S Schöneweide/Sterndamm (Ringlinie)**					
BVG		Wendeschleife S Schöneweide/Sterndamm - Sterndamm - Südostallee - Kiefholzstraße - Eichbuschallee - Köpenicker Landstraße - Bulgarische Straße - Alt-Treptow - Puschkinallee (zurück: Puschkinallee - Elsenstraße - Am Treptower Park - Köpenicker Landstraße)					
B	H	S Schöneweide/Sterndamm > S Schöneweide/Sterndamm	X	20	X	20	
167		**U Boddinstraße <> Köpenick, Müggelschlößchenweg**					
BVG		Flughafenstraße - Hermannstraße - Werbellinstraße - Karl-Marx-Straße - Erkstraße - Wildenbruchstraße - Karl-Kunger-Straße - Elsenstraße - Am Treptower Park - Köpenicker Landstraße (zurück: Köpenicker Landstraße - Bulgarische Straße - Alt-Treptow - Puschkinallee - Elsenstraße) - Schnellerstraße - Michael-Brückner-Straße - Britzer Straße - Schnellerstraße (zurück: Schnellerstraße - Hasselwerderstraße - Michael-Brückner-Straße) - Oberspreestraße - Müggelheimer Straße - Wendenschloßstraße - Salvador-Allende-Straße - Müggelschlößchenweg					
B	H	U Boddinstr. > Beermannstr.	X	10	X	X	Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	H	Beermannstr. > Müggelschlößchenweg	20	20	20	20	Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	R	Müggelschlößchenweg > Puschkinallee/Elsenstr.	20	20	20	20	Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	R	Puschkinallee/Elsenstr. > U Boddinstr.	X	10	X	X	Winterfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	H	U Boddinstr. > Beermannstr.	X	10	X	X	Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Sommerzeit (nur Sonntags)
B	H	Beermannstr. > Müggelschlößchenweg	20	20	20	20	Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Sommerzeit (nur Sonntags)
B	R	Müggelschlößchenweg > Puschkinallee/Elsenstr.	20	20	20	20	Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Sommerzeit (nur Sonntags)
B	R	Puschkinallee/Elsenstr. > U Boddinstr.	X	10	X	X	Sommerfahrplan in Verbindung mit Linie 104, entspricht Sommerzeit (nur Sonntags)
168		**Alt-Schmöckwitz <> Rauchfangswerder, Moßkopfring**					
BVG		Wernsdorfer Straße (zurück: Wernsdorfer Straße - Alt-Schmöckwitz) - Schmöckwitzer Damm - Böhmallee - Moßkopfring (zurück: Moßkopfring - Zeuthener Weg - Moßkopfring)					alle zwei Stunden Entfall einer Fahrt
B	H	Alt-Schmöckwitz > Moßkopfring	X	20	X	X	
B	R	Moßkopfring > Alt-Schmöckwitz	X	20	X	X	
170		**S+U Rathaus Steglitz <> Baumschulenstr./Fähre**					
BVG		Steglitzer Kreisel - Kuhligkshofstraße - Düppelstraße - Kieler Straße - Bergstraße - Prellerweg - Arnulfstraße - Attilaplatz - Friedrich-Karl-Straße - Ordensmeisterstraße - Colditzstraße -Ullsteinstraße - Gradestraße - Blaschkoallee - Späthstraße - Neue Späthstraße - Späthstraße - Baumschulenstraße					
B	H	S+U Rathaus Steglitz/Kreisel > Volkmarstr.	X	30	X	X	
B	H	Volkmarstr. > Baumschulenstr./Fähre	20	20	20	20	
B	R	Baumschulenstr./Fähre > Volkmarstr.	20	20	20	20	
B	R	Volkmarstr. > S+U Rathaus Steglitz/Kreisel	20	10	20	20	

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte / Linienverlauf	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU							
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	
171		**U Hermannplatz <> Flughafen Schönefeld**					
BVG		Hermannplatz - Sonnenallee (zurück: Sonnenallee - Reuterstraße - Karl-Marx-Straße - Hermannplatz) - Pannierstraße - Maybachufer - Lohmühlenbrücke - Lohmühlenplatz - Harzer Straße - Treptower Straße - Sonnenallee - Saalestraße - Karl-Marx-Straße - Buschkrugallee - Rudower Straße - Neukölliner Straße - Alt-Rudow - Groß-Ziethener Chaussee - Waltersdorfer Chaussee - Waltersdorfer Chaussee (Schönefeld) - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Straße zum Flughafen - Vorplatz Flughafen Schönefeld (zurück: Vorplatz Flughafen Schönefeld - Flughafenausfahrt - Waltersdorfer Chaussee - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Waltersdorfer Chaussee)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Hermannplatz > S Sonnenallee					
B	H	S Sonnenallee > U Rudow					
B	H	U Rudow > Landesgrenze Berlin/Bbg					
LDS	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Flughafen Schönefeld					
LDS	R	Flughafen Schönefeld > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > U Rudow					
B	R	U Rudow > S Sonnenallee					
B	R	S Sonnenallee > U Hermannplatz					
172		**U Rudow <> S Lichtenrade/Blohmstr.**					
BVG		(zurück: Groß-Ziethener Chaussee - Neuköllner Straße) Groß-Ziethener Chaussee - Neudecker Weg - Im Bauernbusch - Köpenicker Straße - Kanalstraße - Seidelbastweg - Flurweg - Neuköllner Straße - Rudower Straße - Lipschitzallee - Fritz-Erler-Allee - Johannisthaler Chaussee - Kölner Damm - Wildhüterweg - Am Eichenquast - Ringslebenstraße - Gerlinger Straße - Töpchiner Weg - Fehlingstraße - Lichtenrader Damm - Barnetstraße - Steinstraße - John-Locke-Straße - Riedingerstraße - Bahnhofstraße - Prinzessinnenstraße - Wünsdorfer Straße - Blohmstraße - Erich-Hermann-Platz (zurück: Wünsdorfer Straße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Rudow > Massantebrücke					
B	H	Massantebrücke > U Johannisthaler Chaussee					
B	H	U Johannisthaler Chaussee > Wünsdorfer Str./Blohmstr.					
B	R	Wünsdorfer Str./Blohmstr. > U Johannisthaler Chaussee					
B	R	U Johannisthaler Chaussee > Massantebrücke					
B	R	Massantebrücke > U Rudow					
175		**S Lichtenrade > Nahariyastraße > S Lichtenrade (> Illigstraße > S Lichtenrade) (Ringlinie)**					
BVG		Pfarrer-Lütkehaus-Platz - Bahnhofstraße - Prinzessinnenstraße - Hilbertstraße - Wötzoer Zeile - Horstwalder Straße - Wittelsbacher Straße - Aschaffenburger Straße - Tietjenstraße - Nahariyastraße - Groß-Ziethener Straße - Im Domstift - Goltzstraße - Bahnhofstraße - Prinzessinnenstraße - Wünsdorfer Straße - Schichauweg - Illigstraße - Blohmstraße - Wünsdorfer Straße - Prinzessinnenstraße - Bahnhofstraße - Pfarrer-Lütkehaus-Platz					
B	H	S Lichtenrade > Nahariyastr. > S Lichtenrade					
B	H	S Lichtenrade > S Schichauweg > S Lichtenrade					
179		**U Alt-Mariendorf <> Buckow, Gerlinger Str.**					
BVG		Mariendorfer Damm (zurück: Mariendorfer Damm - Alt-Mariendorf - Forddamm) - Tauernallee - Quarzweg - Drusenheimer Weg					
B	H	U Alt-Mariendorf > Gerlinger Str.					
B	R	Gerlinger Str. > U Alt-Mariendorf					
181		**U Walther-Schreiber-Platz <> Britz, Kielingerstr.**					
BVG		Bundesallee - Walther-Schreiber-Platz - Schöneberger Straße - Feuerbachstraße - Bismarckstraße - Steglitzer Damm - Halskestraße - Siemensstraße - Leonorenstraße - Paul-Schneider-Straße - Kamenzer Damm - Lankwitzer Straße - Friedenstraße - Reißeckstraße - Britzer Straße (zurück: Britzer Straße - Alt-Mariendorf - Großbeerenstraße - Lankwitzer Straße) - Mohriner Allee - Buckower Damm - Gutschmidtstraße - Grüner Weg - Kielingerstraße (zurück: Kielingerstraße - Parchimer Allee - Buschkrugallee - Grüner Weg)					
B	H	U Walther-Schreiber-Platz > S Lankwitz					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	H	S Lankwitz > Lankwitz Kirche					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	H	Lankwitz Kirche > U Alt-Mariendorf					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	H	U Alt-Mariendorf > Buckower Damm/Gutschmidtstr.					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags) *dort endende Busse fahren bis Schlosserweg
B	H	Buckower Damm/Gutschmidtstr. > Kielingerstr.					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	R	Kielingerstr. > Buckower Damm/Gutschmidtstr.					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	R	Buckower Damm/Gutschmidtstr.					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags) *dort beginnende Busse fahren von Schlosserweg
B	R	U Alt-Mariendorf > Lankwitz Kirche					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	R	Lankwitz Kirche > S Lankwitz					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	R	S Lankwitz > U Walther-Schreiber-Platz					Winterfahrplan entspricht Winterzeit (nur Sonntags)
B	H	U Walther-Schreiber-Platz > S Lankwitz					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	H	S Lankwitz > Lankwitz Kirche					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	H	Lankwitz Kirche > U Alt-Mariendorf					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	H	U Alt-Mariendorf > Buckower Damm/Gutschmidtstr.					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit/ *dort endende Busse fahren bis Schlosserweg
B	H	Buckower Damm/Gutschmidtstr. > Kielingerstr.					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	R	Kielingerstr. > Buckower Damm/Gutschmidtstr.					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	R	Buckower Damm/Gutschmidtstr.					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit/ *dort beginnende Busse fahren von Schlosserweg
B	R	U Alt-Mariendorf > Lankwitz Kirche					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	R	Lankwitz Kirche > S Lankwitz					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	R	S Lankwitz > U Walther-Schreiber-Platz					Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
184		**(S Südkreuz <>) S+U Tempelhof <> Teltow, Warthestraße**					
BVG		Reichartstraße - Ballonfahrerweg - Werner-Voß-Damm - Hoeppnerstraße - Tempelhofer Damm - Albrechtstraße - Friedensplatz - Albrechtstraße - Manteuffelstraße - Attilaplatz - Attilastraße - Kaiser-Wilhelm-Straße - Lankwitzer Straße - Kranoldplatz - Königsberger Straße - Morgensternstraße - Ostpreußendamm - Lichterfelder Allee (Teltow) - Ruhlsdorfer Platz - Potsdamer Straße - Katzbachstraße - Oderstraße - Warthestraße - Potsdamer Straße (zurück: Potsdamer Straße - Neißestraße - Oderstraße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Südkreuz/Ostseite > S+U Tempelhof					
B	H	S+U Tempelhof > S Lichterfelde Ost					Am S Lichterfelde Ost endende Busse fahren bis Oberhofer Platz
B	H	S Lichterfelde Ost > Lindenstr.					
B	H	Lindenstr. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
PM	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Teltow, Warthestr.					
PM	R	Teltow, Warthestr. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Lindenstr.					
B	R	Lindenstr. > S Lichterfelde Ost					
B	R	S Lichterfelde Ost > S+U Tempelhof					Am S Lichterfelde Ost beginnende Busse fahren von Oberhofer Platz
B	R	S+U Tempelhof > S Südkreuz/Ostseite					
186		**S Grunewald <> S Lichterfelde Süd**					
BVG		Am Bahnhof Grunewald - Fontanestraße - Hagenstraße - Teplitzer Straße - Roseneck - Rheinbabenallee - Hundekehlestraße - Breite Straße - Wiesbadener Straße - Friedrich-Wilhelm-Platz - Schmiljanstraße - Rheinstraße - Walther-Schreiber-Platz - Schloßstraße - Wolfensteindamm - Birkbuschstraße - Siemensstraße - Ostpreußendamm - Osdorfer Straße - Réaumurstraße					
B	H	S Grunewald > Roseneck					
B	H	Roseneck > U Walther-Schreiber-Platz					
B	H	U Walther-Schreiber-Platz > S+U Rathaus Steglitz					
B	H	S+U Rathaus Steglitz > S Lichterfelde Süd					
B	R	S Lichterfelde Süd > S+U Rathaus Steglitz					
B	R	S+U Rathaus Steglitz > U Walther-Schreiber-Platz					
B	R	U Walther-Schreiber-Platz > Roseneck					
B	R	Roseneck > S Grunewald					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
187		**U Turmstraße <> Lankwitz, Halbauer Weg**					
BVG		Turmstraße (zurück: Turmstraße - Stromstraße - Alt-Moabit - Thusnelda-Allee - Turmstraße) - Rathenower Straße - Paulstraße - Spreeweg - Großer Stern - Hofjägerallee - Klingelhöferstraße - Lützowplatz - Schillstraße - An der Urania - Kleiststraße - Nollendorfplatz - Bülowstraße - Potsdamer Straße - Hauptstraße - Innsbrucker Platz - Hauptstraße - Rubensstraße - Thorwaldsenstraße - Munsterdamm - Halskestraße - Siemensstraße - Leonorenstraße - Kaiser-Wilhelm-Straße - Alt-Lankwitz - Halbauer Weg - Kamenzer Damm (zurück: Kamenzer Damm - Dittersbacher Weg - Alt-Lankwitz)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Turmstr. > S+U Innsbrucker Platz					
B	H	S+U Innsbrucker Platz > Insulaner					
B	H	Insulaner > Lankwitz Kirche					
B	H	Lankwitz Kirche > Halbauer Weg					
B	R	Halbauer Weg > Lankwitz Kirche					
B	R	Lankwitz Kirche > Insulaner					
B	R	Insulaner > S+U Innsbrucker Platz					
B	R	S+U Innsbrucker Platz > U Turmstr.					
188		**S+U Rathaus Steglitz <> Lichterfelde, Appenzeller Str.**					
BVG		Steglitzer Kreisel - Kuhligkshofstraße - Wolfensteindamm (zurück: Wolfensteindamm - Schloßstraße - Albrechtstraße - Kuhligkshofstraße - Steglitzer Kreisel) - Hindenburgdamm - Gardeschützerweg - Drakestraße - Ringstraße - Carstennstraße - Luzerner Straße - Thuner Platz - Appenzeller Straße (zurück: Goerzallee - Luzerner Straße - Thuner Platz)					Mo- Fr: bis 5:30 Uhr Betrieb mit Linie N88
B	H	S+U Rathaus Steglitz/Kreisel > Appenzeller Str.					
B	R	Appenzeller Str. > S+U Rathaus Steglitz					
190		**U Elsterwerdaer Platz <> S Wuhlheide (<> Innovationspark Wuhlheide)**					
BVG		Elsterwerdaer Platz - Köpenicker Straße (zurück: Köpenicker Straße - Weißenhöher Straße - Elsterwerdaer Platz) - Dohlengrund - Grabensprung - Gleiwitzer Straße - Köpenicker Straße - Stichfahrt Bahnhofsvorplatz S Wuhlheide - Köpenicker Straße - Straße am Wald - Am Wuhleufer					
B	H	U Elsterwerdaer Platz > S Wuhlheide					
B	H	S Wuhlheide > Innovationspark Wuhlheide					
B	R	Innovationspark Wuhlheide > S Wuhlheide					
B	R	S Wuhlheide > U Elsterwerdaer Platz					
191		**S Marzahn <> S+U Wuhletal**					
BVG		Wendeschleife S Marzahn - Marzahner Promenade - Bruno-Baum-Straße - Poelchaustraße - Allee der Kosmonauten - Elisabethstraße - Blumberger Damm - Cecilienstraße - Hellersdorfer Straße - Gülzower Straße - Altentreptower Straße - Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal					
B	H	S Marzahn > S+U Wuhletal					Mo-Fr: 6:00 - 08:00 und 14:00 - 18:00 entspricht der 10'-Takt dem bestellten 7/13'-Takt
B	R	S+U Wuhletal > S Marzahn					Mo-Fr: 6:00 - 08:00 und 14:00 - 18:00 entspricht der 10'-Takt dem bestellten 7/13'-Takt
192		**S Friedrichsfelde Ost <> S Marzahn**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S Friedrichsfelde Ost - Seddiner Straße - Marzahner Chaussee - Gensinger Straße - Alt-Friedrichsfelde - Märkische Allee - Bentschener Weg - Oberfeldstraße - Schleife S Biesdorf - Oberfeldstraße - Elisabethstraße - Allee der Kosmonauten - Landsberger Allee - Marzahner Promenade - Wendeschleife S Marzahn					
B	H	S Friedrichsfelde Ost > S Biesdorf					
B	H	S Biesdorf > S Marzahn					
B	R	S Marzahn > S Biesdorf					
B	R	S Biesdorf > S Friedrichsfelde Ost					
194		**U Hermannplatz <> Marzahn, Helene-Weigel-Platz**					
BVG		Karl-Marx-Straße - Hermannplatz - Sonnenallee (zurück: Sonnenallee - Reuterstraße - Karl-Marx-Straße) - Pannierstraße - Maybachufer - Lohmühlenstraße - Karl-Kunger-Straße - Elsenstraße - An den Treptowers - Markgrafendamm - Hauptstraße - Karlshorster Straße - Nöldnerstraße - Lückstraße - Sewanstraße - Volkradstraße - Rummelsburger Straße - Alfred-Kowalke-Straße (zurück: Alfred-Kowalke-Straße - Zachertstraße - Robert-Uhrig-Straße - Rummelsburger Straße) - Am Tierpark - Alt-Friedrichsfelde - Gensinger Straße - Marzahner Chaussee - Seddiner Straße - Stichfahrt Bahnhofsvorplatz S Friedrichsfelde Ost - Seddiner Straße - Marzahner Chaussee - Allee der Kosmonauten					
B	H	U Hermannplatz/Karl-Marx-Str. > S Treptower Park					
B	H	S Treptower Park > S Nöldnerplatz					
B	H	S Nöldnerplatz > S Friedrichsfelde Ost					
B	H	S Friedrichsfelde Ost > Helene-Weigel-Platz					
B	R	Helene-Weigel-Platz > S Friedrichsfelde Ost					
B	R	S Friedrichsfelde Ost > S Nöldnerplatz					Mo-Fr: 08:00-08:30 nur Verdichtung auf 10'-Takt von S Friedrichsfelde Ost nach U Alt-Friedrichsfelde
B	R	S Nöldnerplatz > S Treptower Park					
B	R	S Treptower Park > U Hermannplatz/Karl-Marx-Str.					
195		**S Marzahn <> Kaulsdorf, Myslowitzer Straße**					
BVG		Wendeschleife S Marzahn - Marzahner Promenade - Landsberger Allee - Blumberger Damm - Eisenacher Straße - Gothaer Straße - Alte Hellersdorfer Straße - Hellersdorfer Straße - Cottbusser Platz - Hellersdorfer Straße - Stendaler Straße - Janusz-Korczak-Straße - Tangermünder Straße - Quedlinburger Straße - Louis-Lewin-Straße - Riesaer Str. - Hönower Straße - Wilhelmsmühlenweg (zurück: Wilhelmsmühlenweg - Neuenhagener Straße - Treskowstraße - Hönower Straße) - Heinrich-Grüber-Platz - Planitzstraße (zurück: Planitzstraße - Myslowitzer Straße - Alt-Kaulsdorf - Mädewalder Weg - Heinrich-Grüber-Platz)					
B	H	S Marzahn > Neuenhagener Str.					Mo-Fr: Angabe 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
B	H	Neuenhagener Str. > Myslowitzer Str./Klinikum					
B	R	Myslowitzer Str./Klinikum > Neuenhagener Str.					
B	R	Neuenhagener Str. > S Marzahn					Mo-Fr: Angabe 7'-Takt entspricht dem bestellten 7/7/6'-Takt
197		**S Mahlsdorf <> Hohenschönhausen, Prerower Platz**					
BVG		Hönower Straße (zurück: Hönower Straße - Wilhelmsmühlenweg - Neuenhagener Straße) - Ridbacher Straße - Wernerstraße - Heinrich-Grüber-Straße - Bahnhofsvorplatz S Kaulsdorf - Heinrich-Grüber-Straße - Hellersdorfer Straße - Alte Hellersdorfer Straße - Gothaer Straße - Alte Hellersdorfer Straße - Landsberger Chaussee - Landsberger Allee - Blumberger Damm - Mehrower Allee - Märkische Allee - Wuhletalstraße - Kemberger Straße - Havemannstraße - Märkische Allee - Ahrensfelder Chaussee - Dorfstraße - Falkenberger Chaussee - Prerower Platz					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Mahlsdorf > S Kaulsdorf					
B	H	S Kaulsdorf > Märkische Allee/Wuhletalstr.					
B	H	Märkische Allee/Wuhletalstr. > Welsestr.					
B	H	Welsestr. > Prerower Platz					
B	R	Prerower Platz > Welsestr.					
B	R	Welsestr. > Märkische Allee/Wuhletalstr.					
B	R	Märkische Allee/Wuhletalstr. > S Kaulsdorf					
B	R	S Kaulsdorf > S Mahlsdorf					
200		**S+U Zoologischer Garten <> Prenzlauer Berg, Michelangelostraße**					
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Hardenbergstraße (zurück: Hardenbergstraße) - Budapester Straße - Olof-Palme-Platz - Budapester Straße - Stülerstraße - Tiergartenstraße - Herbert-von-Karajan-Straße - Scharounstraße - Potsdamer Straße - Potsdamer Platz - Leipziger Platz - Leipziger Straße - Wilhelmstraße - Behrenstraße - Glinkastraße - Unter den Linden - Schloßplatz - Karl-Liebknecht-Straße - Mollstraße - Otto-Braun-Straße - Am Friedrichshain - Kniprodestraße - Michelangelostraße - Hanns-Eisler-Straße					
B	H	S+U Zoologischer Garten > S+U Brandenburger Tor/Glinkastr.					
B	H	S+U Brandenburger Tor/Glinkastr. > S+U Alexanderplatz/Memhardstr.					
B	H	S+U Alexanderplatz/Memhardstr. > Michelangelostr.					
B	R	Michelangelostr. > S+U Alexanderplatz					
B	R	S+U Alexanderplatz > S+U Brandenburger Tor/Glinkastr.					
B	R	S+U Brandenburger Tor/Glinkastr. > S+U Zoologischer Garten					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	
204		**S Südkreuz <> S+U Zoologischer Garten**					
BVG		Hildegard-Knef-Platz - Wilhelm-Kabus-Straße - Torgauer Straße - Leberstraße (zurück: Leberstraße - Leuthener Straße - Gotenstraße - Torgauer Straße) - Kolonnenstraße - Hauptstraße - Potsdamer Straße - Pallasstraße - Hohenstaufenstraße - Nachodstraße - Bundesallee - Joachimstaler Straße - Hardenbergplatz - Hertzallee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Südkreuz > S+U Zoologischer Garten	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	S+U Zoologischer Garten > S Südkreuz	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
218		**U Theodor-Heuss-Platz <> Pfaueninsel**					
BVG		Messedamm - Masurenallee - Theodor-Heuss-Platz - Heerstraße - Am Postfenn - Havelchaussee - Stichfahrt Straße am Schildhorn - Havelchaussee - Kronprinzessinnenweg - Königstraße -Pfaueninselchaussee					
B	H	Messedamm/ZOB/ICC > S Wannsee	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	Winterfahrplan entspricht Winterzeit
B	H	S Wannsee > Pfaueninsel	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	Winterfahrplan entspricht Winterzeit
B	R	Pfaueninsel > S Wannsee	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	Winterfahrplan entspricht Winterzeit
B	R	S Wannsee > Messedamm/ZOB/ICC	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	Winterfahrplan entspricht Winterzeit
B	H	Messedamm/ZOB/ICC > S Wannsee	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	H	S Wannsee > Pfaueninsel	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	R	Pfaueninsel > S Wannsee	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
B	R	S Wannsee > Messedamm/ZOB/ICC	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	Sommerfahrplan entspricht Sommerzeit
220		**Frohnau, Hainbuchenstr. <> U Alt-Tegel**					
BVG		Maximiliankorso - Sigismundkorso - Ludolfinger Platz - Frohnauer Brücke - Zeltinger Platz - Burgfrauenstraße - Berliner Straße - Oraniendamm - Oranienburger Straße - Am Nordgraben - Gorkistraße - Buddestraße - Bernstorffstraße - Karolinenstraße - An der Mühle					
B	H	Hainbuchenstr. > Göschenplatz/S Wittenau	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	Göschenplatz/S Wittenau > U Rathaus Reinickendorf	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	U Rathaus Reinickendorf > Humboldt-Klinikum	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	Humboldt-Klinikum > An der Mühle	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	An der Mühle > Humboldt-Klinikum	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	Humboldt-Klinikum > U Rathaus Reinickendorf	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	U Rathaus Reinickendorf > Göschenplatz/S Wittenau	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	Göschenplatz/S Wittenau > Hainbuchenstr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
221		**Märkisches Viertel, Märkische Zeile <> U Leopoldplatz**					
BVG		Senftenberger Ring - Wilhelmsruher Damm - Dannenwalder Weg - Wilhelmsruher Damm - Eichborndamm - Antonienstraße - Scharnweberstraße (zurück: Scharnweberstraße - Eichborndamm) - Kurt-Schumacher-Platz - Kurt-Schumacher-Damm - Kapweg - Müllerstraße - Afrikanische Straße - Amrumer Straße - Luxemburger Straße - Leopoldplatz - Müllerstraße - Nazarethkirchstraße - Turiner Straße - Schulstraße (zurück: Schulstraße - Leopoldplatz)					Kopplung mit der Linie 122 beachten!
B	H	Märkische Zeile > Wilhelmsruher D/Treuenbrietzener	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	Wilhelmsruher Damm > Wilhelmsruher D/Treuenbrietzener	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	Wilhelmsruher D/Treuenbrietzener > U Kurt-Schumacher-Platz	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	U Kurt-Schumacher-Platz > U Leopoldplatz	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	U Leopoldplatz > U Kurt-Schumacher-Platz	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	U Kurt-Schumacher-Platz > Wilhelmsruher D/Treuenbrietzener	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	Wilhelmsruher D/Treuenbrietzener > Wilhelmsruher Damm	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	Wilhelmsruher D/Treuenbrietzener > Märkische Zeile	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
222		**Tegelort <> Alt-Lübars**					
BVG		Almazeile - Friederikestraße (zurück: Friederikestraße - Jörsstraße - Beatestraße) - Eichelhäherstraße - Habichtstraße - Konradshöher Straße - Heiligenseestraße - Karolinenstraße - Berliner Straße - Bernstorffstraße - Buddestraße - Gorkistraße - Ziekowstraße - Waidmannsluster Damm - Zabel-Krüger-Damm - Schluchseestraße - Titiseestraße - Zabel-Krüger-Damm - Alt-Lübars					
B	H	Tegelort > An der Mühle	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	An der Mühle > Titiseestr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	Titiseestr. > Alt-Lübars	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	Alt-Lübars > Titiseestr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	Titiseestr. > An der Mühle	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	An der Mühle > Tegelort	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
234		**Alt-Kladow > Lanzendorfer Weg > Alt-Kladow (Ringlinie)**					
BVG		Kladower Damm - Sakrower Landstraße - Krampnitzer Weg - Selbitzer Straße - Pottensteiner Weg - Lanzendofer Weg - Pottensteiner Weg - Selbitzer Straße - Ritterfelddamm - Kladower Damm					
B	H	Alt-Kladow > Alt-Kladow	x x x x x x x x 30 30 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 30 30 30 30	x x x x x x x x 30 30 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 30 30 30 30	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	x x x x x x x x 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30 30	
236		**Gatower Straße/Heerstraße <> U Haselhorst**					
BVG		Gatower Straße - Heerstraße - Pichelsdorfer Straße - Wilhelmstraße - Klosterstraße - Altstädter Ring - Falkenseer Platz - Neuendorfer Straße - Streitstraße - Rauchstraße - Hugo-Cassirer-Straße - Pohleseestraße - Daumstraße - Ferdinand-Friedensburg-Platz					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Gatower Str./Heerstr. > S+U Rathaus Spandau	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	S+U Rathaus Spandau > U Haselhorst	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	U Haselhorst > S+U Rathaus Spandau	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	S+U Rathaus Spandau > Gatower Str./Heerstr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
237		**S+U Rathaus Spandau > Staaken, Fachinger Straße > S+U Rathaus Spandau (Ringlinie)**					
BVG		Seegefelder Straße - Seegefelder Weg - Hackbuschstraße - Torweg - Finkenkruger Weg - Seegefelder Weg - Straße 339 - Zeestower Weg - Jänickendorfer Weg - Fachinger Straße - Torweg - Hackbuschstraße - Seegefelder Weg - Seegefelder Straße - Altstädter Ring					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S+U Rathaus Spandau > Ungewitterweg	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	Ungewitterweg > Finkenkruger Weg	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	H	Finkenkruger Weg > S+U Rathaus Spandau	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	x x x x x x x x 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
240		**S Ostbahnhof <> S Storkower Str.**					
BVG		Am Ostbahnhof - Straße der Pariser Kommune - Rüdersdorfer Straße - Wedekindstraße - Grünberger Straße - Boxhagener Straße - Marktstraße - Karlshorster Straße - Nöldnerstraße - Lückstraße - Weitlingstraße - Skandinavische Straße - Rosenfelder Straße - Frankfurter Allee (zurück: Frankfurter Allee - Rosenfelder Straße - Einbecker Straße - Weitlingstraße) - Atzpodienstraße - Rüdigerstraße (zurück: Rüdigerstraße - Schottstraße - Alfredstraße - Frankfurter Allee) - Siegfriedstraße - Josef-Orlopp-Straße - Storkower Straße					
B	H	S Ostbahnhof > S Storkower Str.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	R	S Storkower Str. > S Ostbahnhof	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
245		**S+U Zoologischer Garten <> S Nordbahnhof**					
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Hardenbergstraße - Ernst-Reuter-Platz - Marchstraße - Einsteinufer - Dovestraße - Helmholtzstraße - Gotzkowskystraße - Alt-Moabit - Invalidenstraße - Am Nordbahnhof - Julie-Wolfthorn-Straße - Gartenstraße (zurück: Gartenstraße - Invalidenstraße)					
B	A	S+U Zoologischer Garten > Franklinstr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	A	Franklinstr. > U Turmstr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	A	U Turmstr. > S+U Hauptbahnhof	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	A	S+U Hauptbahnhof > S Nordbahnhof/Gartenstr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	B	S Nordbahnhof/Gartenstr. > S+U Hauptbahnhof	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	B	S+U Hauptbahnhof > U Turmstr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	B	U Turmstr. > Franklinstr.	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	
B	B	Franklinstr. > S+U Zoologischer Garten	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20	

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
246		**U Friedrich-Wilhelm-Platz <> S+U Hermannstraße (<> Neukölln, Neuköllnische Allee/Forsthausallee)**					
BVG		Friedrich-Wilhelm-Platz - Schmiljanstraße - Saarstraße - Beckerstraße - Grazer Platz - Grazer Damm - Prellerweg - Arnulfstraße - Attilaplatz - Manteuffelstraße - Berlinickeplatz - Alt-Tempelhof - Germaniastraße - Oberlandstraße - Silbersteinstraße - Lahnstraße - Neuköllnische Allee - Grenzallee - Sonnenallee - Planetenstraße - Neuköllnische Allee - Haberstraße - Bergiusstraße - Nobelstraße - Chris-Gueffroy-Allee - Neuköllnische Allee					
B	H	U Friedrich-Wilhelm-Platz > U Alt-Tempelhof					
B	H	U Alt-Tempelhof > S+U Hermannstr.					
B	H	S+U Hermannstr. > Neuköllnische Al./Forsthausallee					Sa und So: zusätzlich zwei Fahrten zw. 22.30 und 23.30 Uhr zwischen S+U Hermannstr. und U Grenzallee
B	R	Neuköllnische Al./Forsthausallee > S+U Hermannstr.					Sa und So: zusätzlich zwei Fahrten zw. 22.30 und 23.30 Uhr zwischen S+U Hermannstr. und U Grenzallee
B	R	S+U Hermannstr. > U Alt-Tempelhof					
B	R	U Alt-Tempelhof > U Friedrich-Wilhelm-Platz					
247		**U Leopoldplatz <> S Nordbahnhof**					
BVG		Müllerstraße - Nazarethkirchstraße - Turiner Straße - Schulstraße (zurück: Schulstraße - Leopoldplatz) - Nauener Platz - Reinickendorfer Straße - Nettelbeckplatz - Gerichtstraße - Hochstraße - Böttgerstraße - Badstraße - Hanne-Sobeck-Platz - Brunnenstraße - Rügener Straße - Gleimstraße - Graunstraße - Wolliner Straße - Bernauer Straße - Brunnenstraße - Usedomer Straße - Feldstraße - Ackerstraße - Gartenplatz - Gartenstraße (zurück: Gartenstraße - Invalidenstraße - Am Nordbahnhof - Julie-Wolfthorn-Straße - Gartenstraße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Leopoldplatz > U Bernauer Str.					
B	H	U Bernauer Str. > S Nordbahnhof/Gartenstr.					
B	R	S Nordbahnhof/Gartenstr. > U Bernauer Str.					
B	R	U Bernauer Str. > U Leopoldplatz					
248		**(U Breitenbachplatz <>) S Südkreuz <> S Ostbahnhof**					
BVG		Dillenburger Straße - Breitenbachplatz - Südwestkorso - Bundesallee - Bundesplatz - Wexstraße - Innsbrucker Platz - Hauptstraße - Dominicusstraße - Sachsendamm - Ballonfahrerweg - General-Pape-Straße - Werner-Voß-Damm - Manfred-von-Richthofen-Straße - Tempelhofer Damm - Platz der Luftbrücke - Columbiadamm - Friesenstraße - Bergmannstraße - Zossener Straße - Gitschiner Straße - Hallesche-Tor-Brücke - Waterloo-Ufer - Lindenstraße (zurück: Lindenstraße - Gitschiner Straße - Hallesche-Tor-Brücke - Waterloo-Ufer - Zossener Straße) - Axel-Springer-Straße - Leipziger Straße - Spittelmarkt - Gertraudenstraße - Mühlendamm - Grunerstraße - Alexanderstraße - Holzmarktstraße - Stralauer Platz - Straße der Pariser Kommune - Am Ostbahnhof					
B	H	U Breitenbachplatz > S Südkreuz/Ostseite					
B	H	S Südkreuz/Ostseite > U Hallesches Tor					
B	H	U Hallesches Tor > S+U Alexanderplatz/Grunerstr.					
B	H	S+U Alexanderplatz/Grunerstr. > S Ostbahnhof					
B	R	S Ostbahnhof > S+U Alexanderplatz/Grunerstr.					
B	R	S+U Alexanderplatz/Grunerstr. > U Hallesches Tor					
B	R	U Hallesches Tor > S Südkreuz/Ostseite					
B	R	S Südkreuz/Ostseite > U Breitenbachplatz					
249		**S+U Zoologischer Garten <> Grunewald, Roseneck**					
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Joachimstaler Straße - Lietzenburger Straße - Uhlandstraße - Mecklenburgische Straße - Breite Straße - Berkaer Straße - Hohenzollerndamm - Rheinbabenallee - Roseneck					
B	H	S+U Zoologischer Garten > Roseneck					
B	R	Roseneck > S+U Zoologischer Garten					
250		**(U Franz-Neumann-Platz <>) U Vinetastraße <> Niederschönhausen, Buchholzer Straße**					
BVG		Pankower Allee (zurück: Pankower Allee - Reginhardstraße - Residenzstraße - Holländerstraße - Markstraße - Franz-Neumann-Platz - Pankower Allee) - Provinzstraße - Kühnemannstraße - Nordbahnstraße - Wollankstraße - Florastraße - Heynstraße - Maximilianstraße - Berliner Straße - Elsa-Brändström-Straße - Neumannstraße - Kissingenstraße - Granitzstraße - Berliner Straße - Breite Straße - Schönholzer Straße - Grabbeallee - Pastor-Niemöller-Platz - Hermann-Hesse-Straße - Ossietzkyplatz - Blankenburger Straße - Lindenberger Straße - Karower Straße - Grumbkowstraße (zurück: Grumbkowstraße - Buchholzer Straße - Blankenburger Straße)					
B	H	U Franz-Neumann-Platz > U Vinetastr.					
B	H	U Vinetastr. > Grumbkowstr.					
B	R	Grumbkowstr. > U Vinetastr.					
B	R	U Vinetastr. > U Franz-Neumann-Platz					
251		**(Buch, Pölnitzweg <>) S Buch <> Buch, Zepernicker Straße**					
BVG		Pölnitzweg - Hobrechtsfelder Chaussee - Wiltbergstraße (zurück: Wiltbergstraße - Röbellweg - Pölnitzweg) - Alt-Buch - Zepernicker Straße					
B	H	Pölnitzweg > S Buch					
B	H	S Buch > Zepernicker Str.					
B	R	Zepernicker Str. > S Buch					
B	R	S Buch > Pölnitzweg					
255		**Weißensee, Schwarzelfenweg <> U Osloer Straße**					
BVG		Roelckestraße (zurück: Roelckestraße - Darßer Straße - Schwarzelfenweg) - Nüßlerstraße - Berliner Allee - Pistoriusstraße - Am Steinberg - Prenzlauer Promenade - Kissingenstraße - Granitzstraße - Berliner Straße - Breite Straße - Wollankstraße - Prinzenallee - Soldiner Straße - Drontheimer Straße - Osloer Straße					
B	H	Schwarzelfenweg > S+U Pankow					
B	H	S+U Pankow > U Osloer Str.					
B	R	U Osloer Str. > S+U Pankow					
B	R	S+U Pankow > Schwarzelfenweg					
256		**Siedlung Wartenberg <> S+U Lichtenberg/Gudrunstr. (<> Zentralfriedhof)**					
BVG		Birkholzer Weg (zurück: Birkholzer Weg - Straße 3 - Straße 6 - Birkholzer Weg) - Lindenberger Straße - Dorfstraße - Ernst-Barlach-Straße - Egon-Erwin-Kisch-Straße - Falkenberger Chaussee - Prerower Platz - Falkenberger Chaussee - Malchower Weg - Wartenberger Straße - Hauptstraße - Konrad-Wolf-Straße - Gärtnerstraße - Große-Leege-Straße - Werneuchener Straße - Liebenwalder Straße - Siegfriedstraße - Frankfurter Allee - Gudrunstraße (zurück: Gudrunstraße - Rüdigerstraße - Kriemhildstraße - Gudrunstraße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker Endgültiges Betriebsprogramm noch offen bis Klärung ob eine Endstelle in der Hagenstr. zukünftig möglich ist!
B	H	Siedlung Wartenberg > S+U Lichtenberg/Gudrunstr./Siegfriedstr.					
B	H	S+U Lichtenberg/Gudrunstr./Siegfriedstr. > Zentralfriedhof					
B	R	Zentralfriedhof > S+U Lichtenberg/Gudrunstr./Siegfriedstr.					
B	R	S+U Lichtenberg/Gudrunstr./Siegfriedstr. > Siedlung Wartenberg					
259		**(Buchholz-West, Aubertstr. <>) S Buch <> Stadion Buschallee/Hansastr.**					
BVG		Blankenfelder Straße - Rosenthaler Weg - Triftstraße - Schönerlinder Straße - Schönerlinder Chaussee - Wiltbergstraße - Alt-Buch - Schwanebecker Chaussee - Stichfahrt Klinikgelände (zurück ohne Stichfahrt) - Schwanebecker Chaussee - Bucher Chaussee (Schwanebeck) - Dorfstraße - Bernauer Straße - Karl-Marx-Straße - B2 - Dorfstraße (Malchow) - Malchower Chaussee - Berliner Allee - Indira-Gandhi-Straße - Hansastraße - Giererstraße - Falkenberger Straße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Aubertstr. > S Buch					
B	H	S Buch > Landesgrenze Berlin/Bbg					
BAR	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Schwanebeck etc. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Malchow/Dorfstr.					
B	H	Malchow/Dorfstr. > Stadion Buschallee/Hansastr.					
B	R	Stadion Buschallee/Hansastr. > Malchow/Dorfstr.					
B	R	Malchow/Dorfstr. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
BAR	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Lindenberg etc. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > S Buch					
B	R	S Buch > Aubertstr.					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte / Linienverlauf / Linienabschnitte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU							
Ldkr.	Route		0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	
260		**S Adlershof <> U Rudow**					
BVG		Rudower Chaussee - Am Studio - Köpenicker Straße - Bohnsdorfer Weg - Ortolfstraße - Venusstraße - Schönefelder Chaussee - Altglienicker Chaussee - Altglienicker Chaussee (Schönefeld) - Waltersdorfer Chaussee - Waltersdorfer Chaussee (Rudow) - Neuköllner Straße (zurück: Neuköllner Straße - Bildhauerweg - Alt-Rudow - Groß-Ziethener Chaussee - Neuköllner Straße)					
B	H	S Adlershof > U Rudow					
B	R	U Rudow > S Adlershof					
263		**S Grünau <> Waltersdorf, Berliner Str.**					
BVG		Bruno-Taut-Straße - Am Falkenberg - Richterstraße - Buntzelstraße (zurück: Buntzelstraße - Richterstraße - Bruno-Taut-Straße) - Schulzendorfer Straße - Parchwitzer Straße - Waltersdorfer Straße - Grünauer Straße (Waltersdorf) - Berliner Straße - Schulzendorfer Straße - Königs Wusterhausener Straße (zurück: Königs Wusterhausener Straße - Berliner Straße)					
B	H	S Grünau > Waldstr./Stadtgrenze					
B	H	Waldstr./Stadtgrenze > Landesgrenze Berlin/Bbg					
LDS	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Waltersdorf, Berliner Str.					
LDS	R	Waltersdorf, Berliner Str. > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Waldstr./Stadtgrenze					
B	R	Waldstr./Stadtgrenze > S Grünau					
265		**(U Stadtmitte <>) U Märkisches Museum <> S Schöneweide**					
BVG		Krausenstraße - Charlottenstraße - Leipziger Straße (zurück: Leipziger Straße - Friedrichstraße - Krausenstraße) - Spittelmarkt - Gertraudenstraße - Fischerinsel - Wallstraße - Inselstraße - Köpenicker Straße - Schlesische Straße - Vor dem Schlesischen Tor - Puschkinallee - Bouchéstraße - Puschkinallee (zurück: Puschkinallee) - Elsenstraße - Am Treptower Park - Bulgarische Straße - Neue Krugallee (zurück: Neue Krugallee - Alt-Treptow - Puschkinallee) - Baumschulenstraße - Königsheideweg - Segelfliegerdamm - ~~Engelhardstraße - Nieberstraße~~ - Groß-Berliner Damm ~~(zurück: Groß-Berliner Damm - Pilotenstraße - Engelhardstraße)~~ - Sterndamm - Wendeschleife S Schöneweide/Sterndamm					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker (10'-Takt Richtung U Schlesisches Tor) Momentane Einschätzung ist, dass für die Umsetzung bauliche Veränderungen notwendig sind. Ein Termin mit VLB und TbA steht noch aus. Werden die Voraussetzungen geschaffen, ist eine Umsetzung erst möglich!
B	H	U Stadtmitte/Krausenstr. > U Märkisches Museum/Inselstr.					
B	H	U Märkisches Museum/Inselstr. > U Schlesisches Tor					
B	H	U Schlesisches Tor > Puschkinallee/Elsenstr.					
B	H	Puschkinallee/Elsenstr. > Baumschulenstr./Neue Krugallee					
B	H	Baumschulenstr./Neue Krugallee > S Schöneweide/Sterndamm					Linienwegänderung: Direkte Linienführung über Segelfliegerdamm und Groß-Berliner Damm
B	R	S Schöneweide/Sterndamm > Baumschulenstr./Neue Krugallee					Linienwegänderung: Direkte Linienführung über Groß-Berliner und Damm Segelfliegerdamm
B	R	Baumschulenstr./Neue Krugallee > Puschkinallee/Elsenstr.					
B	R	Puschkinallee/Elsenstr. > U Schlesisches Tor					
B	R	U Schlesisches Tor > U Märkisches Museum					
B	R	U Märkisches Museum/Inselstr. > U Stadtmitte/Krausenstr.					
269		**(U Elsterwerdaer Platz <>) S Köpenick <> Köpenick, Müggelschlößchenweg**					
BVG		Elsterwerdaer Platz - Köpenicker Straße (zurück: Köpenicker Straße - Weißenhöher Straße - Elsterwerdaer Platz) - Heesestraße - Heerstraße - Chemnitzer Straße - Kaulsdorfer Straße - Gehsener Straße - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße - Friedrichshagener Straße - Salvador-Allende-Straße - Müggelschlößchenweg					
B	H	U Elsterwerdaer Platz > S Köpenick					
B	H	S Köpenick > Müggelschlößchenweg					
B	R	Müggelschlößchenweg > S Köpenick					
B	R	S Köpenick > U Elsterwerdaer Platz					
271		**U Rudow > Rudow, Gockelweg > U Rudow (Ringlinie)**					
BVG		Groß-Ziethener Chaussee - Waßmannsdorfer Chaussee - Rhodeländerweg - Geflügelsteig - Groß-Ziethener Chaussee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Rudow > U Rudow					
275		**Kirchhainer Damm/Stadtgrenze <> S Lichtenrade**					
BVG		Kirchhainer Damm - Goltzstraße - Bahnhofstraße - Pfarrer-Lütkehaus-Platz					
B	H	Kirchhainer Damm/Stadtgrenze > S Lichtenrade					
B	R	S Lichtenrade > Kirchhainer Damm/Stadtgrenze					
277		**S Plänterwald <> Marienfelde, Stadtrandsiedlung**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S Plänterwald - Köpenicker Landstraße - Dammweg - Grenzallee - Naumburger Straße - Lahnstraße - Silbersteinstraße - Eduard-Müller-Platz - Hertabrücke - Ilsestraße - Emser Straße - Hermannstraße - Mariendorfer Weg - Gottlieb-Dunkel-Straße - Rixdorfer Straße - Alt-Mariendorf - Großbeerenstraße (zurück: Großbeerenstraße - Friedenstraße - Reißeckstraße - Rixdorfer Straße) - Daimlerstraße - Richard-Tauber-Damm - Buckower Chaussee - Nahmitzer Damm - Hildburghauser Straße - Friedenfelser Straße - Marienfelder Allee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Plänterwald > U Alt-Mariendorf					
B	H	U Alt-Mariendorf > Daimlerstr.					
B	H	Daimlerstr. > Nahmitzer Damm/Motzener Str.					
B	H	Nahmitzer Damm/Motzener Str. > Stadtrandsiedlung					
B	R	Stadtrandsiedlung > Nahmitzer Damm/Motzener Str.					
B	R	Nahmitzer Damm/Motzener Str. > Daimlerstr.					
B	R	Daimlerstr. > U Alt-Mariendorf					
B	R	U Alt-Mariendorf > S Plänterwald					
282		**U Breitenbachplatz <> Mariendorf, Dardanellenweg**					
BVG		Dillenburger Straße - Breitenbachplatz - Schildhornstraße - Schloßstraße - Albrechtstraße - Steglitzer Damm - Attilastraße - Ringstraße - Kaiserstraße - Mariendorfer Damm - Eisenacher Straße - Rixdorfer Straße - Imbrosweg - Dardanellenweg (zurück: Dardanellenweg - Rixdorfer Straße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Dillenburger Str. > Dardanellenweg					
B	R	Dardanellenweg > Dillenburger Str.					
283		**S+U Rathaus Steglitz <> S Marienfelde (<> Marienfelde, Daimlerstraße)**					
BVG		Steglitzer Kreisel - Kuhligkshofstraße - Albrechtstraße - Schloßstraße - Wolfensteindamm - Hindenburgdamm - Klingsorstraße - Birkbuschstraße - Siemensstraße - Leonorenstraße - Paul-Schneider-Straße - Malteserstraße - Bellstraße - Bahnstraße - Bahnhofsvorplatz S Marienfelde - Bahnstraße - Marienfelder Allee - Daimlerstraße					
B	H	S+U Rathaus Steglitz > Mozartstr.					
B	H	Mozartstr. > S Marienfelde					
B	H	S Marienfelde > Daimlerstr.					
B	R	Daimlerstr. > S Marienfelde					
B	R	S Marienfelde > Mozartstr.					
B	R	Mozartstr. > S+U Rathaus Steglitz					
284		**(S+U Rathaus Steglitz <>) S Lankwitz <> S Lichterfelde Süd**					
BVG		Albrechtstraße (zurück: Albrechtstraße - Kuhligkshofstraße - Steglitzer Kreisel) - Steglitzer Damm - Bismarckstraße - Albrechtstraße - Siemensstraße - Leonorenstraße - Kaiser-Wilhelm-Straße - Lankwitzer Straße - Kranoldplatz - Oberhofer Weg - Oberhofer Platz - Heinersdorfer Straße - Saaleckplatz - Schütte-Lanz-Straße - Lichterfelder Ring - Osdorfer Straße - Réaumurstraße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S+U Rathaus Steglitz > S Lankwitz					
B	H	S Lankwitz > Lankwitz Kirche					
B	H	Lankwitz Kirche > S Lichterfelde Süd					
B	R	S Lichterfelde Süd > Lankwitz Kirche					
B	R	Lankwitz Kirche > S Lankwitz					
B	R	S Lankwitz > S+U Rathaus Steglitz/Kreisel					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
285		**Dahlem, Am Waldfriedhof <> S+U Rathaus Steglitz**					
BVG		Am Waldfriedhof - Argentinische Allee - Clayallee - Teltower Damm - Beeskowdamm - Goerzallee - Hindenburgdamm - Wolfensteindamm - Schloßstraße - Albrechtstraße - Kuhligkshofstraße (zurück: Steglitzer Kreisel - Kuhligkshofstraße)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	Am Waldfriedhof > U Oskar-Helene-Heim					Betriebszeitenausweitung von 20:00 auf 22:00 von Montag bis Samstag
B	H	U Oskar-Helene-Heim > Beeskowdamm					
B	H	Beeskowdamm > Appenzeller Str.					Beeskowdamm
B	H	Appenzeller Str. > S+U Rathaus Steglitz					Strecke wird auch durch die Linie M85 bedient
B	R	S+U Rathaus Steglitz > Appenzeller Str.					Strecke wird auch durch die Linie M85 bedient
B	R	Appenzeller Str. > Beeskowdamm					Beeskowdamm
B	R	Beeskowdamm > U Oskar-Helene-Heim					
B	R	U Oskar-Helene-Heim > Am Waldfriedhof					Betriebszeitenausweitung von 20:00 auf 21:30 von Montag bis Samstag
291		**S Marzahn <> S+U Wuhletal**					
BVG		Wendeschleife S Marzahn - Marzahner Promenade - Märkische Allee - Poelchaustraße - Allee der Kosmonauten - Elisabethstraße - Blumberger Damm - Cecilienstraße - Hellersdorfer Straße - Gülzower Straße - Altentreptower Straße - Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal					
B	H	S Marzahn > S+U Wuhletal					
B	R	S+U Wuhletal > S Marzahn					
294		**(Falkenberg <>) Seehausener Str. <> Leuenberger Str. (<> Marzahner Str.)**					
BVG		Wendeschleife Falkenberg - Falkenberger Chaussee - Vincent-van-Gogh-Straße - Seehausener Straße - Pablo-Picasso-Straße - Gehrenseestraße - Wartenberger Straße - Hauptstraße - Konrad-Wolf-Straße - Gärtnerstraße - Marzahner Straße - Grenzgrabenstraße - Bürknersfelder Straße - Wassergrundstraße - Marzahner Straße (zurück: Marzahner Straße - Gärtnerstraße) oder als Ringlinie Gehrenseestraße - Wartenberger Straße - Rhinstraße - Gärtnerstraße - Konrad-Wolf-Straße - Hauptstraße - Wartenberger Straße - Gehrenseestraße					
B	H	Falkenberg > Seehausener Str.					
B	H	Seehausener Str. > Gehrenseestr.					
B	H	Gehrenseestr. > Marzahner Str.					
B	H	Gehrenseestr. > Leuenberger Str.					
B	H	Leuenberger Str. > Gehrenseestr.					
B	R	Gehrenseestr. > Leuenberger Str.					
B	R	Leuenberger Str. > Gehrenseestr.					
B	R	Marzahner Str. > Gehrenseestr.					
B	R	Gehrenseestr. > Seehausener Str.					
B	R	Seehausener Str. > Falkenberg					
296		**S+U Lichtenberg <> S Karlshorst**					
BVG		Weitlingstraße - Irenenstraße - Rosenfelder Straße - Einbecker Straße - Robert-Uhrig-Straße - Rummelsburger Straße - Volkradstraße - Sewanstraße - Bahnhofsvorplatz U Tierpark - Otto-Schmirgal-Straße - Am Tierpark - Treskowallee - Gregoroviusweg - Robert-Siewert-Straße - Zwieseler Straße - Rheinsteinstraße - Treskowallee - Stolzenfelsstraße (zurück: Stolzenfelsstraße - Theatergasse - Ehrenfelsstraße - Rheinsteinstraße - Zwieseler Straße - Robert-Siewert-Straße - Römerweg - Treskowallee - Sewanstraße - Bahnhofsvorplatz U Tierpark - Otto-Schmirgal-Straße - Am Tierpark - Sewanstraße - Volkradstraße - Rummelsburger Straße - Zachertstraße - Robert-Uhrig-Straße - Einbecker Straße - Weitlingstraße)					
B	H	S+U Lichtenberg > U Friedrichsfelde					
B	H	U Friedrichsfelde > U Tierpark					
B	H	U Tierpark > S Karlshorst					
B	R	S Karlshorst > U Tierpark					
B	R	U Tierpark > U Friedrichsfelde					
B	R	U Friedrichsfelde > S+U Lichtenberg					
309		**U Wilmersdorfer Straße <> Schlosspark-Klinik**					
BVG		Stuttgarter Platz - Krumme Straße - Kantstraße (zurück: Kantstraße - Windscheidstraße - Stuttgarter Platz) - Suarezstraße - Sophie-Charlotte-Platz - Schloßstraße - Spandauer Damm - Sophie-Charlotten-Straße - Mollwitzstraße - Heubnerweg (zurück: Heubnerweg - Pulsstraße - Sophie-Charlotten-Straße)					
B	H	U Wilmersdorfer Str. > Schlosspark-Klinik					
B	R	Schlosspark-Klinik > U Wilmersdorfer Str.					
312		**S Nikolassee <> Strandbad Wannsee**					
BVG		Borussenstraße - Spanische Allee - Wannseebadweg (zurück: Wannseebadweg - Kronprinzessinnenweg - Am Beelitzhof - Borussenstraße)					
B	H	S Nikolassee > Strandbad Wannsee					
B	R	Strandbad Wannsee > S Nikolassee					
316		**S Wannsee <> Potsdam, Glienicker Brücke**					
BVG		Kronprinzessinnenweg - Königstraße - Wannseebrücke - Königstraße - Glienicker Brücke - Berliner Straße (Potsdam)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker; Montag - Freitag bis 5:00 Uhr und ab 21:00 Uhr, Samstag bis 6:00 Uhr und ab 21:00 Uhr, Sonntag bis 7:00 Uhr und ab 21:00 Uhr Bedienung durch NachtBus N16 im Stunden-Takt
B	H	S Wannsee <> Glienicker Brücke					
B	R	Glienicker Brücke > S Wannsee					
318		**S Wannsee <> Wannsee, Hahn-Meitner-Platz**					
BVG		Kronprinzessinnenweg - Königstraße - Chausseestraße - Schäferstraße (zurück: Schäferstraße - Wilhelmplatz - Chausseestraße) - Glienicker Straße - Hahn-Meitner-Platz					
B	H	S Wannsee > Hahn-Meitner-Platz					
B	R	Hahn-Meitner-Platz > S Wannsee					
320		**U Paracelsus-Bad > Reinickendorf, Montanstr. > U Paracelsus-Bad (Ringlinie)**					
BVG		Lindauer Allee - Roedernallee - Lengeder Straße - Montanstraße - Flottenstraße - Roedernallee - Lindauer Allee					Linie wird eingestellt, sobald zusätzlicher Ausgang des S-Bhf Alt-Reinickendorf zur Verfügung steht
B	H	U Paracelsus-Bad > U Paracelsus-Bad					
322		**U Paracelsus-Bad <> Waidmannslust, Titiseestr.**					
BVG		Am Nordgraben - Eichborndamm - Alt-Wittenau - Hermsdorfer Straße - Avenue Charles de Gaulle - Rue Lamartine - Rue Montesquieu - Jean-Jaurés-Straße - Waidmannsluster Damm - Zabel-Krüger-Damm - Schluchseestraße - Titiseestraße (zurück: Titiseestraße - Zabel-Krüger-Damm) - Hinweis: solange die geplante Streckenführung nicht umsetzbar ist, gilt die Bestandsstrecke: Lindauer Allee - Waldstraße - Wittestraße - Eichborndamm (zurück: Antonienstraße) - Breitenbachstraße - Holzhauser Straße - Am Nordgraben - Eichborndamm - Alt-Wittenau - Hermsdorfer Straße - Jean-Jaurés-Straße - Waidmannsluster Damm - Zabel-Krüger-Damm - Schluchseestraße - Titiseestraße (zurück: Titiseestraße - Zabel-Krüger-Damm)					
B	H	U Paracelsus-Bad > U Rathaus Reinickendorf					
B	H	U Rathaus Reinickendorf > Titiseestr.					
B	R	Titiseestr. > U Rathaus Reinickendorf					
B	R	U Rathaus Reinickendorf > U Paracelsus-Bad					
324		**Alt-Heiligensee <> Konradshöhe, Falkenplatz**					
BVG		Alt-Heiligensee - Sandhauser Straße - Sperberstraße - Spechtstraße - Habichtstraße - Falkenplatz (zurück: Falkenplatz - Sandhauser Straße)					Schülerverkehr: EF bis Scharfenberg verlängert
B	H	Alt-Heiligensee > Falkenplatz					
B	R	Falkenplatz > Alt-Heiligensee					
326		**S Hermsdorf > Veltheimstr./Schildower Str. > S Hermsdorf (Ringlinie)**					
BVG		Dr.-Ilse-Kassel-Platz - Schloßstraße - Hohefeldstraße - Burgfrauenstraße - Veltheimstraße - Schildower Straße - Hermsdorfer Damm - Schloßstraße - Dr.-Ilse-Kassel-Platz					
B	H	S Hermsdorf > S Hermsdorf					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
327		**U Leopoldplatz <> S Schönholz**					
BVG		Müllerstraße - Nazarethkirchstraße - Turiner Straße - Schulstraße (zurück: Schulstraße - Leopoldplatz) - Nauener Platz - Reinickendorfer Straße - Markstraße - Franz-Neumann-Platz - Residenzstraße - Klemkestraße - Straße vor Schönholz - Provinzstraße (zurück: Provinzstraße - Herbststraße - Bündnerring - Reginhardstraße - Emmentaler Straße - Klemkestraße)					
B	H	U Leopoldplatz > S Schönholz					
B	R	S Schönholz > U Leopoldplatz					
334		**Hohengatow, Waldschluchtpfad <> Gatow, Habichtswald**					
BVG		Waldschluchtpfad - Breitehornweg - Kladower Damm - Alt-Gatow - Groß-Glienicker Weg					Linie verkehrt als Rufbus. Einstieg an den Haltestellen nur nach telEFonischer Anmeldung mindestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrt.
B	H	Waldschluchtpfad > Habichtswald					
B	R	Habichtswald > Waldschluchtpfad					
337		**Falkensee, Bahnhof <> S+U Rathaus Spandau**					
BVG		Busbahnhof Falkensee Bahnhof - Poststraße - Falkenhagener Straße - Spandauer Straße - Falkenseer Chaussee - Hohenzollernring - Galenstraße - Moritzstraße - Altstädter Ring (zurück: Seegefelder Straße - Altstädter Ring)					
HVL	H	Falkensee, Bahnhof > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	H	Landesgrenze Berlin/Bbg> S+U Rathaus Spandau					
B	R	S+U Rathaus Spandau > Landesgrenze Berlin/Bbg					
HVL	R	Landesgrenze Berlin/Bbg > Falkensee, Bahnhof					
344		**S+U Hermannstr. <> U Hermannplatz**					Mit dem Einbau aller Aufzüge an den betroffenen U-Bahnhöfen wird die Linie ersatzlos EINGESTELLT.
BVG		Herthastraße - Silbersteinstraße - Hermannstraße - Hermannplatz - Urbanstraße - Hermannplatz (zurück: Hermannplatz - Hermannstraße - Herthastraße)					
B	H	S+U Hermannstr. > U Hermannplatz					
B	R	U Hermannplatz > S+U Hermannstr.					
347		**(S Ostbahnhof <>) S+U Warschauer Straße <> Stralau, Tunnelstraße**					
BVG		Am Ostbahnhof - Straße der Pariser Kommune - Hildegard-Jadamowitz-Straße - Marchlewskistr. - Helsingforser Straße - Warschauer Straße - Stralauer Allee – Modersohnstraße - Corinthstraße - Persiusstraße - Markgrafendamm – Hauptstraße – Kynaststraße - Alt-Stralau - Krachtstraße - Fischzug - Friedrich-Junge-Straße - Alt-Stralau – Tunnelstraße Hinweis: solange die geplante Streckenführung nicht umsetzbar ist, gilt die Bestandsstrecke: Hildegard-Jadamowitz-Straße (zurück: Marchlewskistraße - Fredersdorfer Straße - Rüdersdorfer Straße) - Kadiner Straße - Grünberger Straße - Warschauer Straße					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker Mit der Fertigstellung der Marchlewskistr. (Straßenausbau+Haltestellenbau) entfällt die Linienführung. Termin offen!
B	H	S Ostbahnhof > S+U Warschauer Str.					
B	H	S+U Warschauer Str. > Tunnelstr.					
B	R	Tunnelstr. > S+U Warschauer Str.					
B	R	S+U Warschauer Str. > S Ostbahnhof					
349		**S Grunewald <> U Theodor-Heuss-Platz**					
BVG		Schmetterlingsplatz - Eichkampstraße - Messedamm - Masurenallee - Theodor-Heuss-Platz (zurück: Reichsstraße - Theodor-Heuss-Platz)					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	S Grunewald > U Theodor-Heuss-Platz					
B	R	U Theodor-Heuss-Platz West > S Grunewald					
350		**Alt-Karow/Bahnhofstraße <> Karow, Hofzeichendamm**					
BVG		Frundsbergstraße - Lanker Straße - Bahnhofstraße (zurück: Bahnhofstraße - Alt-Karow - Frundsbergstraße) - Hubertusdamm - Bahnhofsvorplatz S Karow - Hubertusdamm - Rölander Straße - Achillesstraße - Am Hohen Feld					
B	H	Alt-Karow > S Karow					
B	H	S Karow > Hofzeichendamm					
B	R	Hofzeichendamm > S Karow					
B	R	S Karow > Alt-Karow					
351		**Klinikum Buch <> S Buch**					
BVG		Gelände Helios-Klinikum Berlin-Buch - Schwanebecker Chaussee - Alt-Buch - Pölnitzweg - Röbellweg - Wiltbergstraße					
B	H	Klinikum Buch > S Buch					
B	R	S Buch > Klinikum Buch					
353		**S Buch <> Lindenberger Weg/Stadtgrenze (<> Campus Buch)**					
BVG		Wiltbergstraße - Lindenberger Weg - Biomedizinischer Campus Berlin-Buch					
B	H	S Buch > Lindenberger Weg/Stadtgrenze					
B	H	Lindenberger Weg/Stadtgrenze > Campus Buch					Mo-Fr: Ausweitung des 10'-Taktes bis 18:30
B	R	Campus Buch > Lindenberger Weg/Stadtgrenze					Mo-Fr: Ausweitung des 10'-Taktes bis 18:30
B	R	Lindenberger Weg/Stadtgrenze > S Buch					
363		**S Grünau <> Krankenhaus Hedwigshöhe**					
BVG		Bruno-Taut-Straße - Am Falkenberg - Richterstraße (zurück: Richterstraße - Bruno-Taut-Straße) - Buntzelstraße - Paradiesstraße - Johannes-Tobei-Straße - Höhensteig					
B	H	S Grünau > Krankenhaus Hedwigshöhe					
B	R	Krankenhaus Hedwigshöhe > S Grünau					
369		**Müggelheim/Dorf <> Gosen, Eiche**					
BVG		Alt-Müggelheim - Gosener Damm - Gosener Landstraße - Am Müggelpark (Gosen) - Storkower Straße - Eichwalder Straße - Wendeschleife (zurück: Wendeschleife - Seestraße - Storkower Straße)					
B	H	Müggelheim/Dorf > Landesgrenze Berlin/Bbg					Mo-Fr: Angabe 30'-Takt entspricht dem bestellten 40/20'-Takt
LOS	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Gosen, Eiche					Mo-Fr: Angabe 30'-Takt entspricht dem bestellten 40/20'-Takt
LOS	R	Gosen, Eiche > Landesgrenze Berlin/Bbg					Mo-Fr: Angabe 30'-Takt entspricht dem bestellten 40/20'-Takt
B	R	Gosen, Eiche > Müggelheim/Dorf					Mo-Fr: Angabe 30'-Takt entspricht dem bestellten 40/20'-Takt
371		**U Rudow > Lieselotte-Berger-Platz > U Rudow (Ringlinie)**					
BVG		Groß-Ziethener Chaussee - Neuköllner Straße - Waltersdorfer Chaussee - Lieselotte-Berger-Straße - Schönefelder Straße - Neuhofer Straße - Waltersdorfer Chaussee - Neuköllner Straße - Groß-Ziethener Chaussee					
B	H	U Rudow > U Rudow					
372		**U Rudow > Rudow, Lettberger Str. > U Rudow (Ringlinie)**					
BVG		Groß-Ziethener Chaussee - Alt-Rudow - Köpenicker Straße - Im Bauernbusch - Lettberger Straße - Ostburger Weg - Waltersdorfer Chaussee - Neuköllner Straße - Groß-Ziethener Chaussee					Linie enthält zusätzliche Schulverstärker
B	H	U Rudow > U Rudow					
373		**U Rudow > Gropiusstadt, Hugo-Heimann-Str. > U Rudow (Ringlinie)**					
BVG		Groß-Ziethener Chaussee - Zittauer Straße - Zwickauer Damm - Neuköllner Straße - Rudower Straße - Lipschitzallee - Hugo-Heimann-Straße (zurück: Hugo-Heimann-Straße - Kölner Damm - Lipschitzallee)					
B	H	U Rudow > Hugo-Heimann-Str.					
B	H	Hugo-Heimann-Str. > U Rudow					
380		**S+U Rathaus Steglitz <> Lichterfelde, Saaleckplatz**					
BVG		Albrechtstraße (zurück: Albrechtstraße - Kuhligkshofstraße - Steglitzer Kreisel) - Steglitzer Damm - Bismarckstraße - Albrechtstraße - Siemensstraße - Ostpreußendamm - Königsberger Straße - Oberhofer Weg - Oberhofer Platz - Heinersdorfer Straße - Saaleckplatz					
B	H	S+U Rathaus Steglitz > Saaleckplatz					
B	R	Saaleckplatz > S+U Rathaus Steglitz/Kreisel					
390		**S Ahrensfelde > Eiche > Mehrow > S Ahrensfelde (Ringlinie)**					
BVG		Märkische Allee - Havemannstraße - Schorfheidestraße - Feldstraße - Feldstraße (Ahrensfelde) - Dorfstraße - Lindenberger Straße - Bahnstraße - Ernst-Thälmann-Straße - Kirschenallee - Mehrower Straße - Ahrensfelder Chaussee (Eiche) - Dorfstraße - Ahrensfelder Chaussee - Mehrower Chaussee - Ahrensfelder Chaussee (Mehrow) - Dorfstraße - Ahrensfelder Chaussee - Mehrower Chaussee (Eiche) - Mehrower Straße (Ahrensfelde) - Kirschenallee - Ernst-Thälmann-Straße - Bahnstraße - Lindenberger Straße - Dorfstraße - Märkische Allee (Marzahn)					
B	H	S Ahrensfelde >Landesgrenze Berlin/Bbg					
BAR	H	Landesgrenze Berlin/Bbg > Eiche > Mehrow > Landesgrenze Berlin/Bbg					
B	H	S Ahrensfelde > Eiche > Mehrow > S Ahrensfelde					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	
N1		**S+U Warschauer Str. <> S+U Zoologischer Garten**					
BVG		Marchlewskistraße - Revaler Straße - Warschauer Straße (zurück: Warschauer Straße - Marchlewskistraße) - Oberbaumstraße - Skalitzer Straße - Gitschiner Straße - Hallesches Ufer - Reichpietschufer - Potsdamer Straße (zurück: Potsdamer Straße - Schöneberger Ufer - Tempelhofer Ufer - Waterloo-Ufer - Zossener Brücke - Gitschiner Straße) - Bülowstraße - Nollendorfplatz - Kleiststraße - Wittenbergplatz - Tauentzienstraße - Kurfürstendamm - Joachimstaler Straße - Hardenbergplatz - Hertzallee					Betriebsbeginn und -ende sind auf die U-Bahn-Linie U1 abgestimmt
B	H	S+U Warschauer Str. > S+U Zoologischer Garten	x x 15 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	S+U Zoologischer Garten > S+U Warschauer Str.	x x 15 30 30 30 30 30 x x …	x x 15 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
N2		**(U Ruhleben <>) S+U Zoologischer Garten <> S Hackescher Markt (<> S+U Pankow)**					
BVG		Hempelsteig - Stendelweg - Charlottenburger Chaussee (zurück: Charlottenburger Chaussee - Rominter Allee - Hempelsteig) - Reichsstraße - Theodor-Heuss-Platz - Kaiserdamm - Sophie-Charlotte-Platz - Bismarckstraße - Ernst-Reuter-Platz - Hardenbergstraße - Fasanenstraße - Hertzallee - Hardenbergplatz - Joachimstaler Straße (zurück: Joachimstaler Straße - Hardenbergstraße) - Kurfürstendamm - Tauentzienstraße - Wittenbergplatz - Kleiststraße - Nollendorfplatz - Bülowstraße - Potsdamer Straße - Potsdamer Platz - Leipziger Platz - Leipziger Straße - Wilhelmstraße - Behrenstraße - Glinkastraße - Unter den Linden - Schloßplatz - Karl-Liebknecht-Straße - Spandauer Straße - Anna-Louisa-Karsch-Straße - An der Spandauer Brücke - Rosenthaler Straße - Neue Schönhauser Straße - Münzstraße (zurück: Münzstraße - Weinmeisterstraße - Rosenthaler Straße) - Rosa-Luxemburg-Straße - Rosa-Luxemburg-Platz - Schönhauser Allee - Senefelderplatz - Schönhauser Allee - Berliner Straße - Hadlichstraße					Betriebsbeginn und -ende sind auf die U-Bahn-Linie U2 abgestimmt
B	H	U Ruhleben > S+U Zoologischer Garten	x x 15 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	H	S+U Zoologischer Garten > S Hackescher Markt	x 15 15 15 15 15 15 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	In den Nächten Fr/Sa und Sa/So endet die Linie statt S Hackescher Markt am S+U Alexanderpl./Memhardstr.
B	H	S Hackescher Markt > S+U Pankow	x x 15 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	S+U Pankow > S Hackescher Markt	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	
B	R	S Hackescher Markt > S+U Zoologischer Garten	x 15 15 15 15 15 15 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	In den Nächten Fr/Sa und Sa/So beginnt die Linie statt S Hackescher Markt am S+U Alexanderpl./Memhardstr.
B	R	S+U Zoologischer Garten > U Ruhleben	x x 15 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
N3		**U Wittenbergplatz <> S Mexikoplatz über U Krumme Lanke**					
BVG		Wittenbergplatz - Tauentzienstraße - Kurfürstendamm - Joachimstaler Straße - Bundesallee - Hohenzollerndamm - Hohenzollernplatz - Hohenzollerndamm - Fehrbelliner Platz - Hohenzollerndamm - Rudolstädter Straße - Detmolder Straße - Laubacher Straße - Südwestkorso - Breitenbachplatz - Schorlemerallee - Engleralee - Königin-Luise-Straße - Thielallee - Löhleinstraße - Saargemünder Straße (zurück: Saargemünder Straße - Brümmerstraße - Thielallee) - Argentinische Allee - Mexikoplatz					Betriebsbeginn und -ende sind auf die U-Bahn-Linie U3 abgestimmt
B	H	U Wittenbergplatz > S Mexikoplatz	x 15 15 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	S Mexikoplatz > U Wittenbergplatz	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
N5		**S Hackescher Markt über S+U Alexanderplatz <> Hellersdorf, Riesaer Str. über U Hönow**					
BVG		An der Spandauer Brücke - Rosenthaler Straße - Neue Schönhauser Straße - Münzstraße - Memhardstraße - Alexanderstraße (zurück: Alexanderstraße - Karl-Liebknecht-Straße - Spandauer Straße - An der Spandauer Brücke) - Karl-Marx-Allee - Strausberger Platz - Karl-Marx-Allee - Frankfurter Allee - Alt-Friedrichsfelde - Alt-Biesdorf - Blumberger Damm - Altentreptower Straße - Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal - Altentreptower Straße (zurück: Altentreptower Straße) - Gülzower Straße - Hellersdorfer Straße - Cottbusser Platz - Hellersdorfer Straße - Stendaler Straße - Janusz-Korczak-Straße - Tangermünder Straße - Quedlinburger Straße - Louis-Lewin-Straße - Böhlener Straße - Mahlsdorfer Straße (Hönow) Hönower Straße - Hönower Straße (Mahlsdorf) - Riesaer Str. - Wendeschleife Riesaer Str.					Betriebsbeginn und -ende sind auf die U-Bahn-Linie U5 abgestimmt
B	H	S Hackescher Markt > S+U Wuhletal	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x x …	x x …	
B	H	S+U Wuhletal > Riesaer Str.	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	Riesaer Str. > S+U Wuhletal	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	S+U Wuhletal > S Hackescher Markt	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x x …	x x …	
N6		**U Alt-Tegel <> U Alt-Mariendorf**					
BVG		An der Mühle - Karolinenstraße (zurück: Karolinenstraße) - Berliner Straße - Seidelstraße - Scharnweberstraße - Kurt-Schumacher-Platz - Kurt-Schumacher-Damm - Kapweg - Scharnweberstraße - Müllerstraße - Chausseestraße - Friedrichstraße - Kochstraße - Wilhelmstraße - Mehringdamm - Tempelhofer Damm - Mariendorfer Damm - Reißeckstraße (zurück: Reißeckstraße - Am Heidefriedhof - Alt-Mariendorf - Mariendorfer Damm)					Betriebsbeginn und -ende sind auf die U-Bahn-Linie U6 abgestimmt
B	H	U Alt-Tegel > U Alt-Mariendorf	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	U Alt-Mariendorf > U Alt-Tegel	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
N7		**(S+U Rathaus Spandau <>) U Rudow <> Flughafen Schönefeld**					
BVG		Seegefelder Straße - Altstädter Ring - Falkenseer Platz - Am Juliusturm - Nonnendammallee - Jungfernheideweg - Popitzweg - Heilmannring - Toeplerstraße - Halemweg - Heckerdamm - Kurt-Schumacher-Damm - Jakob-Kaiser-Platz - Tegeler Weg - Max-Dohrn-Straße - Lise-Meitner-Straße - Mierendorffplatz - Sömmeringstraße (zurück: Sömmeringstraße - Mierendorffplatz - Keplerstraße - Olbersstraße - Tegeler Weg) - Winnetouplatz - Richard-Wagner-Straße - Bismarckstraße - Kaiser-Friedrich-Straße - Lewishamstraße - Adenauerplatz - Brandenburgische Straße - Fehrbelliner Platz - Brandenburgische Straße - Berliner Straße - Stichfahrt Bundesallee (zurück ohne Stichfahrt) - Berliner Straße - Grunewaldstraße - Bayerischer Platz - Grunewaldstraße - Potsdamer Straße - Goebenstraße - Yorckstraße - Gneisenaustraße - Südstern - Hasenheide - Schleifenfahrt Hermannplatz - Karl-Marx-Straße - Buschkrugallee - Grüner Weg - Fritz-Erler-Allee - Neuköllner Straße - Alt-Rudow - Groß-Ziethener Chaussee - Neuköllner Straße - Waltersdorfer Chaussee - Waltersdorfer Chaussee (Schönefeld) - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Straße zum Flughafen - Vorplatz Flughafen Schönefeld (zurück: Vorplatz Flughafen Schönefeld - Flughafenausfahrt - Waltersdorfer Chaussee - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Waltersdorfer Chaussee)					So/Mo - Do/Fr ist der Betriebsbeginn und das -ende sind auf die U-Bahn-Linie U7 abgestimmt
B	H	S+U Rathaus Spandau > U Rudow	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B/LDS	H	U Rudow > Flughafen Schönefeld	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 30 x x …	
LDS/B	R	Flughafen Schönefeld > U Rudow	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	
B	R	U Rudow > S+U Rathaus Spandau	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
N8		**Märkisches Viertel, Wilhelmsruher Damm <> S+U Hermannstr.**					
BVG		Wilhelmsruher Damm - Eichborndamm - Am Nordgraben - Oranienburger Straße - Lindauer Allee - Residenzstraße - Franz-Neumann-Platz - Residenzstraße - Schwedenstraße - Badstraße - (zurück: Badstraße - Hanne-Sobeck-Platz - Badstraße) - Brunnenstraße - Rosenthaler Platz - Rosenthaler Straße - An der Spandauer Brücke - Anna-Louisa-Karsch-Straße - Spandauer Straße - Karl-Liebknecht-Straße - Alexanderstraße - Brückenstraße - Heinrich-Heine-Straße - Moritzplatz - Oranienstraße - Adalbertstraße - Kottbusser Tor - Kottbusser Straße - Kottbusser Damm - Hermannplatz - Hermannstraße					Betriebsbeginn und -ende sind auf die U-Bahn-Linie U8 abgestimmt
B	H	Wilhelmsruher Damm > U Osloer Str.	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	H	U Osloer Str. > U Hermannplatz	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x x …	x x …	
B	H	U Hermannplatz > S+U Hermannstr.	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	S+U Hermannstr. > U Hermannplatz	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	
B	R	U Hermannplatz > U Osloer Str.	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x 15 15 15 15 15 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	U Osloer Str. > Wilhelmsruher Damm	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
N9		**U Osloer Str. <> S+U Rathaus Steglitz**					
BVG		Osloer Straße - Reinickendorfer Straße - Nauener Platz - Schulstraße (zurück: Schulstraße - Heinz-Galinski-Straße - Osloer Straße) - Leopoldplatz - Luxemburger Straße - Föhrer Straße - An der Putlitzbrücke - Stromstraße - Lessingstraße - Bachstraße - Straße des 17. Juni - Müller-Breslau-Straße - Fasanenstraße - Hertzallee - Hardenbergplatz - Joachimstaler Straße (zurück: Joachimstaler Straße - Hardenbergstraße - Fasanenstraße) - Bundesallee - Bundesplatz - Bundesallee - Friedrich-Wilhelm-Platz - Bundesallee - Walther-Schreiber-Platz - Schloßstraße					Betriebsbeginn und -ende sind auf die U-Bahn-Linie U9 abgestimmt
B	H	U Osloer Str. > S+U Rathaus Steglitz	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
B	R	S+U Rathaus Steglitz > U Osloer Str.	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	
N10		**S+U Zoologischer Garten <> Zehlendorf, Sachtlebenstr.**					
BVG		Hertzallee - Hardenbergplatz - Joachimstaler Straße - Kurfürstendamm - Adenauerplatz - Kurfürstendamm - Joachim-Friedrich-Straße - Seesener Straße - Hohenzollerndamm - Berkaer Straße - Warnemünder Straße - Platz am Wilden Eber - Pacelliallee - Königin-Luise-Straße - Clayallee - Teltower Damm - Machnower Straße - Sachtlebenstraße					
B	H	S+U Zoologischer Garten > Sachtlebenstr.	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	x 30 30 30 30 30 30 x x …	
B	R	Sachtlebenstr. > S+U Zoologischer Garten	x x 15 30 30 30 30 x x …	x x 30 30 30 30 30 x x …	x x …	x x …	

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24	
N16		**Zehlendorf Eiche <> S Potsdam Hauptbahnhof**					
BVG		Potsdamer Straße - Potsdamer Chaussee - Spanische Allee - Borussenstraße - Am Beelitzhof - Kronprinzessinnenweg - Königstraße - Berliner Straße (Potsdam) - Am Kanal - Platz der Einheit - Friedrich-Ebert-Straße - Lange Brücke - Heinrich-Mann-Allee - Vorplatz Potsdam Hauptbahnhof (zurück: Vorplatz Potsdam Hauptbahnhof - Friedrich-Engels-Straße - Heinrich-Mann-Allee)					
B	H	Zehlendorf Eiche <> S Nikolassee	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	H	S Nikolassee <> S Wannsee	x x 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B/P	H	S Wannsee <> S Potsdam Hauptbahnhof	00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
P/B	R	S Potsdam Hauptbahnhof > S Wannsee	00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	00 00 00 00 00 00 00 00 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	S Wannsee > S Nikolassee	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	S Nikolassee > Zehlendorf Eiche	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N20		**Frohnau, Hainbuchenstr. <> S+U Hauptbahnhof**					
BVG		Maximiliankorso - Sigismundkorso - Ludolfingerplatz - Frohnauer Brücke - Zeltinger Platz - Burgfrauenstraße - Berliner Straße - Oranienstraße - Oranienburger Straße - Roedernallee (zurück: Roedernallee - Alt-Wittenau - Oranienburger Straße) - Lindauer Allee - Aroser Allee - Barfusstraße - Müllerstraße - Boyenstraße - Scharnhorststraße - Invalidenstraße					
B	H	Hainbuchenstr. > S+U Hauptbahnhof	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	S+U Hauptbahnhof > Hainbuchenstr.	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N22		**Tegelort <> Alt-Lübars**					
BVG		Almazele - Friederikestraße (zurück: Friederikestraße - Jörsstraße - Beatestraße) - Eichelhäherstraße - Sandhauser Straße - Alt-Heiligensee - Heiligenseestraße - Karolinenstraße - Berliner Straße - Bernstorffstraße - Buddestraße - Gorkistraße - Ziekowstraße - Waidmannsluster Damm - Zabel-Krüger-Damm - Schluchseestraße - Titiseestraße - Zabel-Krüger-Damm - Alt-Lübars					
B	H	Tegelort > Alt-Lübars	x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	Alt-Lübars > Tegelort	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N23		**Saatwinkler Damm/Mäckeritzwiesen <> U Rohrdamm**					
BVG		An der Mäckeritzbrücke - Mäckeritzbrücke - Saatwinkler Damm - Rohrdamm - Nonnendammallee					
B	H	Mäckeritzwiesen > U Rohrdamm	x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	U Rohrdamm > Mäckeritzwiesen	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N24		**Märkisches Viertel, Wilhelmsruher Damm <> S Heiligensee**					
BVG		Wilhelmsruher Damm - Senftenberger Ring - Calauer Straße - Finsterwalder Straße - Wilhelmsruher Damm - Eichborndamm - Alt-Wittenau - Gorkistraße - Buddestraße - Bernstorffstraße - Berliner Straße - Karolinenstraße - Ruppiner Chaussee					
B	H	Wilhelmsruher Damm > S Heiligensee	x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	S Heiligensee > Wilhelmsruher Damm	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N25		**S Tegel <> Hermsdorfer Damm/Berliner Str.**					
BVG		Buddeplatz - Brunowstraße - Berliner Straße (zurück: Berliner Straße - Bernstorffstraße - Buddestraße) - Karolinenstraße - Waidmannsluster Damm - Hermsdorfer Damm - Schloßstraße - Waldseeweg - Berliner Straße (zurück: Berliner Straße - Hermsdorfer Damm)					
B	H	S Tegel > Hermsdorfer Damm/Berliner Str.	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	Hermsdorfer Damm/Berliner Str. > S Tegel	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N26		**U Seestr. <> S+U Zoologischer Garten**					
BVG		Seestraße - Beusselstraße - Turmstraße - Gotzkowskystraße - Levetzowstraße - Altonaer Straße - Hansaplatz - Altonaer Straße - Großer Stern - Hofjägerallee - Klingelhöferstraße - Lützowplatz - Einemstraße - Nollendorfplatz - Kleiststraße - Wittenbergplatz - Tauentzienstraße - Kurfürstendamm - Joachimstaler Straße - Hardenbergplatz - Hertzallee					
B	H	U Seestr. > S+U Zoologischer Garten	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	S+U Zoologischer Garten > U Seestr.	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N30		**S+U Rathaus Spandau <> Spandau, Westerwaldstr.**					
BVG		Altstädter Ring - Seegefelder Straße - Zeppelinstraße - Falkenseer Chaussee - Steigerwaldstraße - Erzgebirgsweg (zurück: Falkenseer Chaussee)					
B	H	S+U Rathaus Spandau > Westerwaldstr.	x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	Westerwaldstr. > S+U Rathaus Spandau	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N33		**U Alt-Tegel <> U Haselhorst**					
BVG		An der Mühle - Karolinenstraße (zurück: Karolinenstraße) - Berliner Straße - Bernstorffstraße - Buddestraße - Gorkistraße - Ziekowstraße - Conradstraße - Ernststraße - Schubartstraße - Holzhauser Straße - Bernauer Straße - Gartenfelder Straße - Daumstraße - Ferdinand-Friedensburg-Platz					
B	H	U Alt-Tegel > U Haselhorst	x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	U Haselhorst > U Alt-Tegel	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N34		**Hakenfelde, Aalemannufer <> Kladow, Kaserne Hottengrund**					
BVG		Niederneuendorfer Allee - Eschenweg - Niederneuendorfer Allee (zurück: Niederneuendorfer Allee) - Streitstraße - Neuendorfer Straße - Falkenseer Platz - Altstädter Ring - Klosterstraße - Pichelsdorfer Straße - Adamstraße - Gatower Straße - Alt-Gatow - Kladower Damm - Sakrower Landstraße					
B	H	Aalemannufer > Kaserne Hottengrund	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	Kaserne Hottengrund > Aalemannufer	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N35		**Alt-Kladow <> Groß-Glienicke, Gutsstr.**					
BVG		Kladower Damm - Sakrower Landstraße - Krampnitzer Weg - Selbitzer Straße - Ritterfelddamm - Wendeschleife Gutsstr. - Ritterfelddamm - Kladower Damm					
B	H	Alt-Kladow > Gutsstr.	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	Gutsstr. > Alt-Kladow	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N39		**U Rohrdamm <> Hakenfelde, Mertensstr.**					
BVG		Nonnendammallee - Paulsternstraße - Gartenfelder Straße - Haselhorster Damm - Rhenaniastraße - Haustür-Service in der östlichen Wasserstadt - Daumstraße - Pohleseestraße - Hugo-Cassirer-Straße - Rauchstraße - Streitstraße (zurück: Streitstraße - Mertensstraße - Goltzstraße - Rauchstraße)					
B	H	U Rohrdamm > Mertensstr.	x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	Mertensstr. > U Rohrdamm	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N40		**U Turmstr. <> Friedrichshain, Wühlischplatz**					
BVG		Turmstraße - Thusnelda-Allee - Alt-Moabit (zurück: Alt-Moabit - Stromstraße - Turmstraße) - Invalidenstraße - Brunnenstraße - Rosenthaler Platz - Rosenthaler Straße - Hackescher Markt - An der Spandauer Brücke - Anna-Louisa-Karsch-Straße - Spandauer Straße - Stralauer Straße - Holzmarktstraße - Andreasstraße - Am Ostbahnhof - Straße der Pariser Kommune - Rüdersdorfer Straße - Wedekindstraße - Grünberger Straße - Boxhagener Straße - Holteistraße - Sonntagstraße - Wühlischstraße (zurück: Wühlischstraße - Holteistraße)					
B	H	U Turmstr. > Wühlischplatz	x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	Wühlischplatz > U Turmstr.	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
N42		**U Theodor-Heuss-Platz <>**					
BVG		Reichsstraße - Theodor-Heuss-Platz (zurück: Theodor-Heuss-Platz) - Masurenallee - Messedamm - Halenseestraße - Rathenauplatz - Kurfürstendamm - Westfälische Straße - Fehrbelliner Platz - Brandenburgische Straße - Berliner Straße - Bundesallee - Badensche Straße - John-F.-Kennedy-Platz - Dominicusstraße - Hauptstraße - Kolonnenstraße - Dudenstraße - Mehringdamm - Tempelhofer Ufer - Waterloo-Ufer - Lindenstraße (zurück: Lindenstraße - Gitschiner Straße - Hallesches Ufer - Mehringdamm) - Axel-Springer-Straße - Leipziger Straße - Spittelmarkt - Gertraudenstraße - Mühlendamm - Spandauer Straße - Anna-Louisa-Karsch-Straße - An der Spandauer Brücke - Rosenthaler Straße - Neue Schönhauser Straße - Münzstraße - Memhardstraße - Karl-Liebknecht-Straße (zurück: Karl-Liebknecht-Straße - Dircksenstraße - Rosa-Luxemburg-Straße - Münzstraße - Weinmeisterstraße - Rosenthaler Straße)					
B	H	U Theodor-Heuss-Platz West > S+U Alexanderplatz/Memhardstr.	x x 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	
B	R	S+U Alexanderplatz/Memhardstr. > U Theodor-Heuss-Platz	x 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	30 30 30 30 30 30 30 x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x x	

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	0-1 … 23-24	
N50		**U Tierpark <> Buchholz-West, Hugenottenplatz**					
BVG		Am Tierpark - Sewanstraße (zurück: Sewanstraße - Bahnhofsvorplatz U Tierpark) - Volkradstraße - Rummelsburger Straße - Zachertstraße - Robert-Uhrig-Straße (zurück: Robert-Uhrig-Straße - Rummelsburger Straße) - Einbecker Straße - Skandinavische Straße - Rosenfelder Straße - Frankfurter Allee (zurück: Frankfurter Allee - Rosenfelder Straße - Einbecker Straße - Weitlingstraße) - Atzpodienstraße - Rüdigerstraße (zurück: Rüdigerstraße - Schottstraße - Alfredstraße - Frankfurter Allee) - Siegfriedstraße - Joseph-Orlopp-Straße - Möllendorffstraße - Weißenseer Weg - Indira-Gandhi-Straße - Bizetstraße - Lindenallee - Berliner Allee (zurück: Berliner Allee - Indira-Gandhi-Straße) - Rennbahnstraße Pasedagplatz - Rennbahnstraße - Gustav-Adolf-Straße - Hamburger Platz - Pistoriusstraße - Am Steinberg - Prenzlauer Promenade - Kissingenstraße - Granitzstraße - Berliner Straße - Breite Straße - Damerowstraße - Pasewalker Straße - Berliner Straße - Blankenfelder Straße - Hugenottenplatz (zurück: Hugenottenplatz - Rosenthaler Weg - Mühlenstraße - Hauptstraße - Berliner Straße)					
B	H	U Tierpark > Hugenottenplatz					
B	R	Hugenottenplatz > U Tierpark					
N52		**U Osloer Str. <> Niederschönhausen, Pastor-Niemöller-Platz**					
BVG		Osloer Straße - Drontheimer Straße - Provinzstraße - Straße vor Schönholz - Hermann-Hesse-Straße					
B	H	U Osloer Str. > Pastor-Niemöller-Platz					
B	R	Pastor-Niemöller-Platz > U Osloer Str.					
N53		**Niederschönhausen, Pastor-Niemöller-Platz <> Märkisches Viertel, Wilhelmsruher Damm**					
BVG		Grabbeallee - Pastor-Niemöller-Platz - Friedrich-Engels-Straße - Kastanienallee - Haustür-Service in Rosenthal und Schönholz - Angerweg - Schillerstraße - Hauptstraße (zurück: Hauptstraße - Edelweißstraße - Schönholzer Weg) - Wilhelmsruher Damm					
B	H	Pastor-Niemöller-Platz > Wilhelmsruher Damm					
B	R	Wilhelmsruher Damm > Pastor-Niemöller-Platz					
N56		**U Magdalenenstr. > Wartenberg, Hagenower Ring > U Magdalenenstr. (Ringlinie)**					
BVG		Frankfurter Allee - Atzpodienstraße - Rüdigerstraße - Siegfriedstraße - Liebenwalder Straße - Werneuchener Straße - Große-Leege-Straße - Gärtnerstraße - Konrad-Wolf-Straße - Hauptstraße - Wartenberger Straße - Malchower Weg - Falkenberger Chaussee - Prerower Platz - Falkenberger Chaussee - Egon-Erwin-Kisch-Straße - Ernst-Barlach-Straße - Dorfstraße - Prendener Straße - Vincent-van-Gogh-Straße - Seehausener Straße - Pablo-Picasso-Straße - Gehrenseestraße - Wartenberger Straße - Hauptstraße - Konrad-Wolf-Straße - Gärtnerstraße - Große-Leege-Straße - Werneuchener Straße - Liebenwalder Straße - Siegfriedstraße - Rüdigerstraße - Schottstraße - Alfredstraße - Frankfurter Allee					
B	H	U Magdalenenstr. > U Magdalenenstr.					
N58		**Prenzlauer Promenade/Am Steinberg <> S Buch**					
BVG		Am Steinberg - Berliner Straße - Romain-Rolland-Straße - Blankenburger Straße - Heinersdorfer Straße - Krugstege - Alt-Blankenburg - Karower Damm - Blankenburger Chaussee - Alt-Karow - Bucher Chaussee - Karower Chaussee - Wiltbergstraße					
B	H	Prenzlauer Prom./Am Steinberg > S Buch					
B	R	S Buch > Prenzlauer Prom./Am Steinberg					
N60		**S Adlershof <> Flughafen Schönefeld**					
BVG		Dörpfeldstraße - Rudower Chaussee - Wegedornstraße - Haustür-Service in Altglienicke - Altglienicker Chaussee - Altglienicker Chaussee (Schönefeld) - Waltersdorfer Chaussee - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Straße zum Flughafen - Vorplatz Flughafen Schönefeld (zurück: Vorplatz Flughafen Schönefeld - Flughafenaustahrt - Waltersdorfer Chaussee - Bahnhofsvorplatz S Flughafen Berlin-Schönefeld - Mittelstraße - Waltersdorfer Chaussee - Altglienicker Chaussee - Altglienicker Chaussee (Altglienicke) - Schönefelder Chaussee - Venusstraße - Ortolfstraße - Bohnsdorfer Weg - Köpenicker Straße - Semmelweisstraße - Wegedornstraße - Rudower Chaussee - Dörpfeldstraße)					
B	H	S Adlershof > Flughafen Schönefeld					
B	R	Flughafen Schönefeld > S Adlershof					
N61		**(S Rahnsdorf <>) Rahnsdorf/Waldschänke <> Hessenwinkel, Dämeritzstr.**					
BVG		Straße nach Fichtenau - Fürstenwalder Allee - Haustür-Service in Rahnsdorf - Püttbergeweg - Am Schonungsberg - Fürstenwalder Allee - Schönblicker Straße - Bahnhofsvorplatz S Wilhelmshagen - Schönblicker Straße - Fürstenwalder Allee - Fahlenbergstraße - Haustür-Service in Hessenwinkel - Hubertusstraße - Waldstraße - Dämeritzstraße - Lindenstraße (zurück: Lindenstraße - Eichenstraße - Hubertusstraße - Fahlenbergstraße - Fürstenwalder Allee - Am Schonungsberg - Püttbergeweg - Fürstenwalder Allee)					
B	H	S Rahnsdorf > Rahnsdorf/Waldschänke					
B	H	Rahnsdorf/Waldschänke > Dämeritzstr.					
B	R	Dämeritzstr. > Rahnsdorf/Waldschänke					
B	R	Rahnsdorf/Waldschänke > S Rahnsdorf					
N62		**Bohnsdorf, Waltersdorfer Str./Parchwitzer Str. <> Wendenschloß**					
BVG		Waltersdorfer Straße - Parchwitzer Straße - Schulzendorfer Straße - Waltersdorfer Straße - Buntzelstraße - Richterstraße - Wassersportallee - Regattastraße - Grünauer Straße - Kölnischer Platz - Schloßplatz - Müggelheimer Straße - Wendenschloßstraße - Haustür-Service in Wendenschloß (zurück: Ekhofstraße - Wendenschloßstraße - Müggelheimer Straße - Schloßplatz - Kölnischer Platz - Grünauer Straße - Regattastraße - Wassersportallee - Richterstraße - Buntzelstraße - Haustür-Service in Bohnsdorf)					
B	H	Waltersdorfer Str/Parchwitzer S. > Wendenschloß					
B	R	Wendenschloß > Waltersdorfer Str/Parchwitzer S.					
N65		**S Hackescher Markt <> Köpenick, Müggelschlößchenweg**					
BVG		An der Spandauer Brücke - Anna-Louisa-Karsch-Straße - Spandauer Straße - Molkenmarkt - Stralauer Straße (zurück: Alexanderstraße - Memhardstraße - Münzstraße - Weinmeisterstraße - Rosenthaler Straße - An der Spandauer Brücke) - Brückenstraße - Köpenicker Straße - Schlesische Straße - Vor dem Schlesischen Tor - Puschkinallee - Elsenstraße - Am Treptower Park - Köpenicker Landstraße (zurück: Köpenicker Landstraße - Bulgarische Straße - Alt-Treptow - Puschkinallee) - Schnellerstraße - Michael-Brückner-Straße - Adlergestell - Dörpfeldstraße - Ottomar-Geschke-Straße - Oberspreestraße - Schloßplatz - Müggelheimer Straße - Müggelheimer Damm - Salvador-Allende-Straße - Müggelschlößchenweg					
B	H	S Hackescher Markt > Müggelschlößchenweg					
B	R	Müggelschlößchenweg > S Hackescher Markt					
N67		**S Schöneweide <> Rahnsdorf/Waldschänke**					
BVG		Wendeschleife S Schöneweide/Sterndamm - Sterndamm - Michael-Brückner-Straße - Brückenstraße - Treskowbrücke - Edisonstraße - Wilhelminenhofstraße - Ostendstraße - Weiskopffstraße - An der Wuhlheide - Lindenstraße - Alt-Köpenick - Schloßplatz - Müggelheimer Straße (zurück: Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Alt-Köpenick - Schloßplatz - Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße) - Müggelheimer Damm - Salvador-Allende-Straße - Fürstenwalder Damm - Bölschestraße - Müggelseedamm - Fürstenwalder Damm - Fürstenwalder Allee					
B	H	S Schöneweide > Schloßplatz Köpenick					
B	H	Schloßplatz Köpenick > Neuer Weg					Fr/Sa und Sa/So zwischen 0:30 und 2:00 zusätzliche Fahrten (zu einem 15'-Takt) von der Linie N69 kommend
B	H	Neuer Weg > Rahnsdorf/Waldschänke					
B	R	Rahnsdorf/Waldschänke > Neuer Weg					
B	R	Neuer Weg > Schloßplatz Köpenick					
B	R	Schloßplatz Köpenick > S Schöneweide					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte					
N68		**S Adlershof <> Alt-Schmöckwitz**					
BVG		Dörpfeldstraße - Adlergestell - Haustür-Service in Grünau-Ost - Adlergestell - Schappachstraße - Haustür-Service in Karolinenhof - Adlergestell - Haustür-Service in Schmöckwitz (zurück: Wernsdorfer Straße - Adlergestell - Vetschauer Allee - Schappachstraße - Adlergestell - Dörpfeldstraße - Anna-Seghers-Straße - Radickestraße - Gellertstraße - Dörpfeldstraße)					
B	H	S Adlershof > Alt-Schmöckwitz					
B	R	Alt-Schmöckwitz > S Adlershof					
N69		**S+U Wuhletal <> Müggelheim, Odernheimer Str.**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal - Altentreptower Straße - Blumberger Damm - Köpenicker Straße - Apollofalterallee - Alt-Biesdorf - Alt-Kaulsdorf - Chemnitzer Straße - Haustür-Service in Kaulsdorf-Süd - Chemnitzer Straße - Kaulsdorfer Straße - Gehsener Straße - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße - Lindenstraße - Alt-Köpenick - Schloßplatz - Müggelheimer Straße - Müggelheimer Damm - Haustür-Service in Müggelheim (zurück: Odernheimer Straße - Alt-Müggelheim - Müggelheimer Damm - Müggelheimer Straße - Stichfahrt Schloßplatz - Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Lindenstraße - Bahnhofstraße - Mahlsdorfer Straße - Haustür-Service in Köpenick-Nord - Kaulsdorfer Straße - Chemnitzer Straße - Alt-Kaulsdorf - Alt-Biesdorf - Apollofalterallee - Köpenicker Straße - Blumberger Damm - Altentreptower Straße - Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal)					
B	H	S+U Wuhletal > S Köpenick					
B	H	S Köpenick > Schloßplatz Köpenick					Fr/Sa und Sa/So in Richtung Schloßplatz Köpenick zusätzliche Fahrten (zu einem 15'-Takt) zwischen 0:30 und 2:00, welche als N67 weiter bis Neuer Weg fahren
B	H	Schloßplatz Köpenick > Odernheimer Str.					
B	R	Odernheimer Str. > Schloßplatz Köpenick					
B	R	Schloßplatz Köpenick > S Köpenick					
B	R	S Köpenick > S+U Wuhletal					
N70		**Sonnenallee/Baumschulenstr. <> Baumschulenstr./Neue Krugallee**					
BVG		Sonnenallee - Baumschulenstraße					
B	H	Sonnenallee/Baumschulenstr. > Baumschulenstr./Neue Krugallee					
B	R	Baumschulenstr./Neue Krugallee > Sonnenallee/Baumschulenstr.					
N79		**S Plänterwald <> U Alt-Mariendorf**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S Plänterwald - Köpenicker Landstraße - Dammweg - Sonnenallee - Saalestraße - Karl-Marx-Straße - Silbersteinstraße - Ilsestraße - Emser Straße - Hermannstraße - Mariendorfer Weg - Gottlieb-Dunkel-Straße - Rixdorfer Straße - Alt-Mariendorf - Mariendorfer Damm - Reißeckstraße (zurück: Reißeckstraße - Rixdorfer Straße)					
B	H	S Plänterwald > U Alt-Mariendorf					
B	R	U Alt-Mariendorf > S Plänterwald					
N81		**U Walther-Schreiber-Platz <> Lichtenrade, Nahariyastr.**					
BVG		Bundesallee - Walther-Schreiber-Platz - Schöneberger Straße - Feuerbachstraße - Bismarckstraße - Steglitzer Damm - Hauptstraße - Siemensstraße - Leonorenstraße - Paul-Schneider-Straße - Malteserstraße - Bellstraße - Bahnstraße - Bahnhofsvorplatz S Marienfelde - Bahnstraße - Marienfelder Allee - Daimlerstraße - Säntisstraße - Tauernallee - Quarzweg - Drusenheimer Weg - Gerlinger Straße - Töpchiner Weg - Fehlingstraße - Lichtenrader Damm - Groß-Ziethener Straße - Nahariyastraße					
B	H	U Walther-Schreiber-Platz > Nahariyastr.					
B	R	Nahariyastr. > U Walther-Schreiber-Platz					
N84		**(S+U Tempelhof <>) U Alt-Tempelhof <> Zehlendorf Eiche**					
BVG		Tempelhofer Damm - Alt-Tempelhof - Berlinickeplatz - Manteuffelstraße - Attilaplatz - Attilastraße - Kaiser-Wilhelm-Straße - Lankwitzer Straße - Kranoldplatz - Morgensternstraße - Ostpreußendamm - Wismarer Straße - Goerzallee - Beeskowdamm - Teltower Damm - Potsdamer Straße (zurück: Teltower Damm)					
B	H	S+U Tempelhof > U Alt-Tempelhof					
B	H	U Alt-Tempelhof > Zehlendorf Eiche					
B	R	Zehlendorf Eiche > U Alt-Tempelhof					
B	R	U Alt-Tempelhof > S+U Tempelhof					
N88		**S+U Rathaus Steglitz <> S Lichterfelde Süd**					
BVG		Steglitzer Kreisel - Kuhligkshofstraße - Albrechtstraße - Schloßstraße - Wolfensteindamm - Hindenburgdamm - Gardeschützenweg - Drakestraße - Ringstraße - Carstennstraße - Luzerner Straße - Thuner Platz - Appenzeller Straße - Wismarer Straße - Ostpreußendamm - Osdorfer Straße - Réaumurstraße					
B	H	S+U Rathaus Steglitz > S Lichterfelde Süd					
B	R	S Lichterfelde Süd > S+U Rathaus Steglitz					
N90		**S+U Wuhletal <> Schloßplatz Köpenick**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal - Altentreptower Straße - Gülzower Straße - Wernerstraße - Ridbacher Straße - Hönower Straße - Hultschiner Damm - Mahlsdorfer Straße - Bahnhofstraße - Lindenstraße - Alt-Köpenick - Schloßplatz - Müggelheimer Straße (zurück: Müggelheimer Straße - Kietzer Straße - Kirchstraße - Lindenstraße)					
B	H	S+U Wuhletal > Schloßplatz Köpenick					
B	R	Schloßplatz Köpenick > S+U Wuhletal					
N91		**S+U Wuhletal <> Marzahn, Boschpoler Str.**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal - Altentreptower Straße - Gülzower Straße - Hellersdorfer Straße - Cecilienstraße - Haustür-Service in Biesdorf-Nord - Oberfeldstraße - Boschpoler Straße - Boschpoler Platz - Boschpoler Straße - Allee der Kosmonauten (zurück: Allee der Kosmonauten - Eitelstraße - Maratstraße - Boschpoler Straße)					
B	H	S+U Wuhletal > Boschpoler Str.					
B	R	Boschpoler Str. > S+U Wuhletal					
N94		**U Hermannplatz <> U Magdalenenstr.**					
BVG		Hermannplatz - Karl-Marx-Straße - Erkstraße - Wildenbruchstraße - Karl-Kunger-Straße - Elsenstraße - An den Treptowers - Markgrafendamm - Hauptstraße - Karlshorster Straße - Nöldnerstraße - Nöldnerplatz - Lückstraße - Weitlingstraße - Skandinavische Straße - Rosenfelder Straße (zurück: Rosenfelder Straße - Einbecker Straße - Weitlingstraße) - Frankfurter Allee					
B	H	U Hermannplatz > Atzpodienstr./U Magdalenenstr.					
B	R	Atzpodienstr./U Magdalenenstr. > U Hermannplatz					
N95		**S+U Wuhletal <> Hellersdorf, Riesaer Str.**					
BVG		Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal - Altentreptower Straße - Gülzower Straße - Gutenbergstraße - Heinrich-Grüber-Straße - Bahnhofsvorplatz S Kaulsdorf - Heinrich-Grüber-Straße - Bausdorfstraße - Wodanstraße - Hönower Straße - Riesaer Str. - Wendeschleife Riesaer Str. (zurück: Wendeschleife Riesaer Str. - Riesaer Str. - Hönower Straße - Greifswalder Straße - Lemkestraße - Haustür-Service in Mahlsdorf-Nord - Lemkestraße - Kieler Straße - Am Rosenhag - Hönower Straße - Wodanstraße - Bausdorfstraße - Heinrich-Grüber-Straße - Bahnhofsvorplatz S Kaulsdorf - Heinrich-Grüber-Straße - Gutenbergstraße - Gülzower Straße - Altentreptower Straße - Bahnhofsvorplatz S+U Wuhletal)					
B	H	S+U Wuhletal > Riesaer Str.					
B	R	Riesaer Str. > S+U Wuhletal					
N97		**Falkenberger Chaussee/Prendener Str. <> Marzahn-Nord, Barnimplatz**					
BVG		Falkenberger Chaussee - Dorfstraße - Ahrensfelder Chaussee - Haustür-Service in der Straußfarnsiedlung - Ahrensfelder Chaussee - Märkische Allee - Havemannstraße - Barnimplatz					
B	H	Falkenberger Ch./Prendener Str. > Barnimplatz					
B	R	Barnimplatz > Falkenberger Ch./Prendener Str.					

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

Stand: 12.11.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0-1 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 6-7 7-8 8-9 9-10 10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19 19-20 20-21 21-22 22-23 23-24

BVG Berliner Verkehrsbetriebe

Rahmenfahrplan Dezember 2013

gültig ab 01.01.2014 (Neuer Anbieter)

Stand: 11.01.2013

Linie		Endpunkte	Montag bis Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Bemerkung
VU		Linienverlauf					
Ldkr.	Route	Linienabschnitte	0 -1 … 23-24	0 -1 … 23-24	0 -1 … 23-24	0 -1 … 23-24	
F10		S Wannsee <> Alt-Kladow					
BVG		Anleger S Wannsee - Großer Wannsee - Havel - Anleger Alt-Kladow					
B	Sommer	S Wannsee <> Alt-Kladow					
B	Winter	S Wannsee <> Alt-Kladow					
F11		Oberschöneweide, Wilhelmstrand <> Baumschulenstr./Fähre					
BVG		Anleger Wilhelmstrand - Spree - Anleger Baumschulenstraße/Fähre					
B	Sommer	Wilhelmstrand <> Baumschulenstr./Fähre					
B	Winter	Wilhelmstrand <> Baumschulenstr./Fähre					
F12		Wendenschloß, Müggelbergallee <> Grünau, Wassersportallee					
BVG		Anleger Müggelbergallee - Dahme - Anleger Wassersportallee					
B	Sommer	Müggelbergallee <> Wassersportallee					
B	Winter	Müggelbergallee <> Wassersportallee					
F21		Krampenburg <> Schmöckwitz, Zum Seeblick					
BVG		Anleger Krampenburg - Langer See - Anleger Zum Seeblick					Verkehrt nicht Montags
B	Sommer	Krampenburg <> Zum Seeblick					
B	Winter	Krampenburg <> Zum Seeblick					
F23		Rahnsdorf, Müggelwerderweg <> Rahnsdorf, Kruggasse					
BVG		Anleger Müggelwerderweg - Großer Müggelsee - Anleger Müggelhort - Kleiner Müggelsee - Anleger Neu Helgoland - Müggelspree (zurück: Müggelspree - Kleiner Müggelsee) - Müggelspree - Anleger Kruggasse					Verkehrt nicht Montags
B	Sommer	Müggelwerderweg <> Kruggasse					
B	Winter	Müggelwerderweg <> Kruggasse					
F24		wird eingestellt und von F23 ersetzt					
BVG							
B	Sommer						
B	Winter						

Definition Sommer:

Die Saison beginnt am 1. Samstag im April oder Karfreitag (je nachdem, welcher Termin früher liegt) und endet am letzter Sonntag im Oktober oder mit dem Ende der Herbstferien in Berlin (je nachdem, welcher Termin später ist).

Die Sommersaison ist mit der Neueausschreibung in 2013 auf Ende Oktober verlängert worden, um immer die Berliner Herbstferien und die damit vermutetete höhe Beförderungsnachfrage zu inkludieren.

Anlage 1.4 Zugangebot (Teil: Laufwege, Zugfahrten und Verkehrstage)

Zugangebot Fahrplan 2014 bis Eröffnung Flughafen Berlin Brandenburg

Stand: 11.3.2013

Linienkonzept		Montag - Freitag						Samstag				Sonn- und Feiertag				Bemerkungen
Linie	Laufweg	SVZ früh 4:00 - 6:00	HVZ früh 6:00 - 9:00	NVZ früh 9:00 - 14:00	HVZ spät 14:00 - 19:00	NVZ spät 19:00 - 21:00	SVZ spät 21:00 - 1:00	NV 1:00 - 5:00	SVZ früh 5:00 - 7:00	NVZ 7:00 - 20:00	SVZ spät 20:00 - 1:00	NV 1:00 - 7:00	SVZ früh 7:00 - 9:00	NVZ 9:00 - 20:00	SVZ spät 20:00 - 1:00	
S1	**Wannsee** - Zehlendorf	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	HVZ-früh: 10'-Takt ab ca, 5 Uhr; SVZ-spät:10'- Takt bis ca. 23 Uhr
	Zehlendorf - Potsdamer Platz	20	6,7	10	6,7	10	10	30	20	10	10	30	20	10	10	Fahrtenangebot HVZ-Verstärker wie FP2013
	Potsdamer Platz - Gesundbrunnen	20	10	10	10	10	10	30	20	10	10	30	20	10	10	
	Gesundbrunnen - Frohnau	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	
	Frohnau - **Oranienburg**	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
S2	**Blankenfelde** - Lichtenrade	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Lichtenrade - Buch	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	HVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5.00 Uhr
	Buch - **Bernau**	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
S25	**Teltow Stadt** - Lichterfelde Süd	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	10-Minuten Takt, Berliner Anteil wird durch MIL finanziert
	Lichterfelde Süd - Potsdamer Platz	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	HVZ-früh: 10'-Takt TLS-BGB ab ca. 5.30 Uhr
	Potsdamer Platz - Gesundbrunnen	20	10	20	10	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Gesundbrunnen - **Hennigsdorf**	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
S3	**Erkner** - Friedrichshagen	20	10	20	10	20	20	30	20	20 *)	20	30	20	20 *)	20	HVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5.00 Uhr; *) während der Sommerzeit im 10-Minuten Takt
	Friedrichshagen - **Ostkreuz**	20	10	10	10	10	10	30	20	10	10	30	20	10	10	
S41	**Südkreuz** - **Südkreuz** (Ring im ↻)	10	5	10	5	10	10	15	10	10	10	15	10	10	10	ausgedehnte HVZ 5.15-9.00 Uhr, 13:30-19.30 Uhr
S42	**Südkreuz** - **Südkreuz** (Ring gegen ↺)	10	5	10	5	10	10	15	10	10	10	15	10	10	10	ausgedehnte HVZ 5.30-9.45 Uhr, 14:00-19.00 Uhr
S45	**Flughafen Bln Schönefeld** - **Südkreuz**	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	verkehrt Mo-Sa 5-24 Uhr, So 7-24 Uhr
	Südkreuz - Bundesplatz			20												verkehrt Mo-Fr 9:00-13:30 Uhr
S46	**Königs Wusterhausen** - Südkreuz	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Südkreuz **- Westend**	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	
S47	**Spindlersfeld** - Schöneweide	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Schöneweide **- Hermannstr.**		20	20	20	20				20				20		Mo-Fr bis SPF-HER bis ca. 19.30 Uhr
S5	**Strausberg Nord** - Strausberg **)	40	20 ***)	20 ***)	20 ***)	20 ***)	40	60	40	20 ***)	40	60	40	20 ***)	40	***) 40-min-Takt bis zur Herstellung der für 20-min-Takt erforderlichen Infrastruktur
	Strausberg - Hoppegarten	20	20	20	20	20	20	60	20	20	20	60	20	20	20	
	Hoppegarten - Mahlsdorf	20	10	10	10	20	20	60	20	10	20	60	20	10	20	HVZ-spät: 10'-Takt bis ca. 20 Uhr
	Mahlsdorf - Lichtenberg	10	5	10	6,7	10	10	30	10	10	10	30	10	10	10	SVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5 Uhr; SVZ-spät 10'-Takt bis ca. 23 Uhr
	Lichtenberg - Ostbahnhof	10	5	10	6,7	10	10	30	10	10	10	30	10	10	10	Fahrtenangebot HVZ-Verstärker wie FP2013; MDF-WKR: SVZ-spät 10'-Takt bis ca. 23.00 Uhr
	Ostbahnhof - **Spandau**	10	10	10	10	10	10	30	10	10	10	30	10	10	10	WKR-SPA: SVZ-spät 10'-Takt bis ca. 23.45 Uhr
S7	**Ahrensfelde** - **Potsdam Hbf**	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	HVZ-früh: 10'-Takt ab ca. 5 Uhr
S75	**Wartenberg** - Lichtenberg	20	10	10	10	10	20	30	20	10	20	30	20	10	20	HVZ-früh: WAB-WKR 10'-Takt ab ca. 5 Uhr
	Lichtenberg - Ostbahnhof	20	10	10	10	10	20****)		20	10	20		20	10	20	****) 10-Minuten Takt bis ca. 23 Uhr
	Ostbahnhof - **Westkreuz**	20	10	10	10	10	20****)		20	20	20		20	20	20	****) 10-Minuten Takt bis ca. 23 Uhr
S8	**Zeuthen** - Grünau		20		20											HVZ-früh: ab ca. 5.30 Uhr, HVZ spät: ab ca. 15 Uhr
	Grünau - Pankow	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Pankow - Blankenburg	20	20	20	20	20	20	60	20	20	20	60	20	20	20	NV: 60-Minuten-Takt nur Sa, So ab 4:00 Uhr
	Blankenburg - Hohen Neuendorf	20	20	20	20	20	60	60	60	20	60	60	60	20	60	
	Hohen Neuendorf - **Birkenwerder**		20		20											Bestellung im Umfang von 25 Tsd. Zug-km
S85	**Grünau** - Schöneweide		20		20											
	Schöneweide - **Waidmannslust**		20	20	20	20										
S9	**Flughafen Bln Schönefeld** - Treptower Park	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	30	20	20	20	
	Treptower Park - Greifswalder Str	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	
	Greifswalder Straße - Schönhauser Allee	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	
	Schönhauser Allee - **Pankow**	20	20	20	20	20	20		20	20	20		20	20	20	

**) Leistungen zur Realisierung des 20-min-Taktes Strausberg Nord - Strausberg werden, solange die dafür erforderliche Infrastruktur noch nicht zur Verfügung steht, nicht in der Fahrplan-Sollleistung, bei Abschlagszahlungen sowie bei der Ermittlung der Minderleistungen und des Pünktlichkeitsgrades berücksichtigt. Die Einrichtung von SEV für die aufgrund fehlender Infrastruktur nicht erbrachten Leistungen ist nicht erforderlich.

Anlage 1.6

Zugstärken Fahrplan 2014

Zugstärken Fahrplan 2014 bis Eröffnung Flughafen Berlin Brandenburg* nach Verkehrszeiten und Zuggruppen

Stand: 11.3.2013

Angaben der Zugstärken in Anzahl Viertelzüge

				Montag - Freitag												Samstag								Sonn- und Feiertag								Bemerkungen zur Zugstärke
				SVZ früh 4:00 - 6:00		HVZ früh 6:00 - 9:00		NVZ früh 9:00 - 14:00		HVZ spät 14:00 - 19:00		NVZ spät 19:00 - 21:00		SVZ spät 21:00 - 1:00		NV 1:00 - 5:00		SVZ früh 5:00 - 7:00		NVZ 7:00 - 20:00		SVZ spät 20:00 - 1:00		NV 1:00 - 7:00		SVZ früh 7:00 - 9:00		NVZ 9:00 - 20:00		SVZ spät 20:00 - 1:00		
Linie	ZGr	von	nach	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	Anzahl Umläufe	Zug-länge	
S1	P	WSS	ORB	10	3	10	4	10	4	10	4	10	4	10	2	7	2	10	2	10	4	10	2	7	2	10	2	10	4	10	2	
	PII	ZD	POP			3	2			3	2																					
	PI	WSS	FOH			8	3	8	3	8	3	8	3							8	3							8	3			
		ZD	GB											5	2							5	2							5	2	
S2	W	BFD	BER	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	
	WI	LRD	BU			6	3	6	3	6	3	6	3							6	3							6	3			
S25	V	TLS	HD	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	8	3	
	VI	TLS	GB			5	2			5	2																					
		TLS	POP					4	2			4	2							4	2							4	2			
S3	B	E	OKS	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	Verknüpfung mit S3 BI**
	BI	E	OKS			3	4			3	4																					Verknüpfung mit S3 B**
		FRH	OKS					3	2			3	2	3	2					3	2	3	2					3	2	3	2	Verknüpfung mit S3 B**; In der Zeit vom 18.04. bis 03.10.2014 an Sa, So, F in NVZ bis Erkner; ggf. mit Vollzügen, sofern durch die S-Bahn betrieblich umsetzbar
S41	A	Ring		6	3	6	3			6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	ausgedehnte HVZ (5:30-9:00, 13:30-19:30 Uhr)
	AI	Ring				6	4	6	4	6	4																					ausgedehnte HVZ (5:30-9:00, 13:30-19:30 Uhr)
S42	R	Ring		6	3	6	3			6	4	6	4	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	6	3	ausgedehnte HVZ (6:00-9:45, 14:00-19:00 Uhr)
	RI	Ring				6	4	6	3	6	3																					ausgedehnte HVZ (6:00-9:45, 14:00-19:00 Uhr)
S45	UI	FLH	SKR	4	3	4	3			4	3	4	3	4	3			4	3	4	3	4	3			4	3	4	3	4	3	
		FLH	BUP					5	3																							
S46	D	KW	WES	7	4	7	4	7	4	7	4	7	4	7	2			7	2	7	2	7	2			7	2	7	2	7	2	
		KW	SKR													4	1							4	1							
S47	K	SPF	HER			3	3	3	3	3	3	3	3							3	2							3	2			Zur Einhaltung des vereinbarten Spitzenbedarfes wird in der Früh-HVZ für 2 von 3 Umläufen der Einsatz auf Halbzüge beschränkt.
		SPF	SW	2	3									2	3	2	1	2	2			2	2	2	1	2	2			2	2	NVZ: verkehrt SPF-HER bis ca. 19.30 Uhr, dann SPF-SW
S5	E	STN/STV	SPA	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4					10	4	10	4					10	4	10	4			
		MDF	SPA											7	4	6	4					7	4	6	4					7	4	
	EII	MDF	OSB			3	2			3	2																					
	SII	MDF	OSB			3	2																									
	EI	HPG	SPA			8	4	8	4	8	4	8	4							8	4							8	4			NVZ: verkehrt HPG-SPA bis ca. 20.00 Uhr, dann MDF-SPA
		MDF	SPA	7	2									7	4			7	2			7	4			7	2			7	4	SVZ-spät: verkehrt bis ca. 23.00 Uhr
	EIII	STN/STV	MDF											4	1	2	1					4	1	2	1					4	1	
S7	O	AF	PDH	9	2	9	4	9	4	9	4	9	4	9	4	7	4	9	4	9	4	9	4	7	4	9	4	9	4	9	4	
	OI	AF	PDH			8	4	8	4	8	4	8	4							8	4							8	4			
S75	T	WAB	WKR	6	4	6	4	6	4	6	4	6	4	6	2			6	2	6	4	6	4			6	2	6	4	6	4	
	T	WAB	LI													2	2							2	2							
	TI	WAB	WKR			6	4	6	4	6	4	6	4																			
	TI	LI	WKR											5	4																	SVZ-spät: verkehrt bis ca. 23.00 Uhr
	TI	WAB	OSB																	4	2							4	2			
S8	N	ZTH	BIW			8	2			8	2																					
		GAS	HN	8	2			8	2			8	2	8	2			8	2	8	2	8	2			8	2	8	2	8	2	
		GAS	PKW													3	2							3	2							
		PKW	HN													2	2							2	2							NV: an Sa, So, F ab 4:00 Uhr im 60'-Takt
S85	NI	GAS	WAI			6	3			6	3																					
		SW	WAI					5	3			5	3																			NVZ: verkehrt bis ca. 20.00 Uhr
S9	C	FLH	PKW	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3			5	3	5	3	5	3			5	3	5	3	5	3	
		FLH	TP													3	3							3	3							
		Summe		**311**		**562**		**496**		**558**		**493**		**319**		**179**		**275**		**423**		**309**		**179**		**275**		**423**		**309**		Angaben ohne Betriebsreserve

* noch kein Termin bekannt

**wegen Umlaufverknüpfung in NVZ und SVZ spät jeder 2.Zug als Halbzug

Angebot im Bahn-Regionalverkehr (Jahresfahrplan 2014), Stand Mai 2013*

Linie	von	über	Nach	Takt Werktag			Takt
				HVZ	NVZ	SVZ	Sa/So
RE 1	Magdeburg – Brandenburg	Wannsee – Stadtbahn	Frankfurt/Oder – Eisenhüttenstadt	30	30	60	wie WT
RE 2	Wismar	Spandau – Stadtbahn	Lübben – Cottbus	60	60	60	60
RE 3	Stralsund/ Schwedt (Oder)	Gesundbrunnen – Nord-Süd-Tunnel	Elsterwerda	60	60	60	60
RE 4	Rathenow	Spandau – Nord-Süd-Tunnel	Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])	60	60	60	60
RE 5	Stralsund/ Rostock	Gesundbrunnen – Nord-Süd-Tunnel	Falkenberg/ Wittenberg	60	60	60	60
RE 6	Wittenberge	Hennigsdorf – Falkensee	Spandau (– Gesundbrunnen)	60	60	60	60
RE 7	Dessau – Belzig	Wannsee – Stadtbahn – Schönefeld	Wünsdorf-Waldstadt	60	60	60	60
RB 10	Berlin Hbf (tief)	Spandau – Falkensee	Nauen	60	60	--	60
RB 12	Lichtenberg	Hohenschönhausen	Templin Stadt	60	60	--	wie WT
RB 13	Spandau		Wustermark	60	--	--	--
RB 14	Nauen	Spandau – Stadtbahn	Schönefeld	60	60	60	60
RB 19	Senftenberg	Schönefeld – Berlin Südkreuz – Nord-Süd-Tunnel	Gesundbrunnen	60	60	60	60
RB 21	Wustermark	Golm	Potsdam Hbf (– Friedrichstraße [HVZ])	60	60	60	120
RB 22	Königs Wusterhausen – Schönefeld	Golm	Potsdam Hbf (– Friedrichstraße [HVZ])	60	60	60	60
RB 25	Lichtenberg	Ahrensfelde	Werneuchen	60	60	60	60
RB 26	Lichtenberg	Strausberg	Kostrzyn	60	60	60	60
RB 27	(Gesundbrunnen [HVZ] –) Karow	Basdorf	Groß Schönebeck/ Wensickendorf	30	30	60	wie WT
RB 33	Wannsee	Michendorf – Beelitz Stadt	Jüterbog	60	60	120	120
RB 36	Lichtenberg – Königs Wusterhausen	Beeskow	Frankfurt (Oder)	60	60	60	60
RB 60	Lichtenberg	Hohenschönhausen – Eberswalde – Wriezen	Frankfurt (Oder)	60	60	60	60

* Änderungen in Abhängigkeit infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen möglich

Anhang A1.IV Anschlusspunkte

Tabelle A1.IV.1: Übersicht Anschlusspunkte laut Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR (Bestand)

Bei einer Taktfolge von größer/gleich 10 Minuten besteht - insbesondere in der Schwachverkehrszeit, im Nacht- und im Wochenendfrühverkehr – für festgelegte Anschlussbeziehungen eine Anschlusssicherung. Folgende Anschlüsse sind zu sichern (Stand Jahresfahrplan 2013, je Anschlusspunkt ausgewählte Relationen, teilweise nach Wochentagsnacht unterschiedliche Relationen pro Anschlusspunkt):

Verkehrszeit(en)	Anschlusspunkt
U-Bahn > U-Bahn (+ Anschluss von und zur S-Bahn am Bahnhof Wuhletal)	
	U-Bahnhof Wittenbergplatz (U1/U2)
	U-Bahnhof Mehringdamm (U6/U7)
	U-Bahnhof Berliner Straße (U7/U)9
	U-Bahnhof Osloer Straße (U8/U9)
	S+U-Bahnhof Wuhletal (U5/S5)
Bus > Bus	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Alt-Blankenburg
	Gatower Straße/Heerstraße
	Lankwitz Kirche (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
	S Buch (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
Nachtverkehr (alle Nächte)	Gatower Str./Heerstr.
	Lankwitz Kirche
	Puschkinallee/Elsenstraße
	S+U Wittenau
	Schlossplatz Köpenick
	Zehlendorf Eiche
	S Hackescher Markt
	S Schöneweide
	S+U Jungfernheide
	S+U Rathaus Spandau
	S+U Rathaus Steglitz
	S+U Wittenau
	S+U Zoologischer Garten
	Schlossplatz Köpenick
	U Alt-Mariendorf
	U Alt-Tegel
	U Alt-Tempelhof
	U Hermannplatz
	U Kurfürstendamm
	U Mehringdamm
	U Seestraße

Verkehrszeit(en)	Anschlusspunkt
Bus > Bus	
Nachtverkehr (alle Nächte)	U Turmstraße
	U Walther-Schreiber-Platz
	Zehlendorf Eiche
	U Kurt-Schumacher-Platz
	U Leopoldplatz
Nachtverkehr (nur Nächte Sonntag zu Montag bis Donnerstag zu Freitag)	S+U Potsdamer Platz
	U Berliner Straße
	U Bismarckstraße
	U Kochstraße/Checkpoint Charlie
	U Kurt-Schumacher-Platz
	U Leopoldplatz
	U Theodor-Heuss-Platz
Straßenbahn > Straßenbahn	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Allee der Kosmonauten / Rhinstraße (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
	Jan-Petersen-Straße (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
Nachtverkehr (alle Nächte)	Antonplatz
	Jan-Petersen-Straße
	Landsberger Alle/Petersburger Straße
	Prerower Platz
	S Hackescher Markt
	S+U Alexanderplatz
Bus < > Straßenbahn	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Am Wasserturm
	Falkenberg
	Hermann-Hesse-Straße/Waldstraße
	Krankenhaus Köpenick/Südseite (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
	S Mahlsdorf (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
Nachtverkehr (alle Nächte)	Pastor-Niemöller-Platz
	Prenzlauer Promenade/Am Steinberg
	Prerower Platz
	S+U Pankow
	S Hackescher Markt
Nachtverkehr (nur Nächte Sonntag zu Montag bis Donnerstag zu Freitag)	S+U Warschauer Straße
	U Osloer Straße
Straßenbahn > Bus	
Nachtverkehr (alle Nächte)	S Schöneweide
	U Seestraße
Nachtverkehr (nur Nächte Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag)	Gehrenseestraße
	Herzbergstraße/Siegfriedstraße

Verkehrszeit(en)	**Anschlusspunkt**
U-Bahn > Bus	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	U Rudow
Nachtverkehr (nur Nächte Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag)	S+U Pankow
	U Alt-Mariendorf
	U Alt-Tegel
	U Hermannplatz
	U Rudow
U-Bahn > Straßenbahn	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	U Hellersdorf
	U Tierpark

Im Rahmen der jährlichen Fahrplanbestellung des Aufgabenträgers werden die Anschlusspunkte jeweils überprüft und entsprechend der infrastrukturellen und fahrplantechnischen Möglichkeiten angepasst, so dass im Einzelfall Anschlusspunkte entfallen bzw. neu aufgenommen werden können.

Tabelle A1.IV.2: Anschlusspunkte Kategorie I (hohe Priorität)

An einigen Anschlusspunkten bzw. genannten Linien und Relationen werden Anschlüsse nur in bestimmten Richtungen und/oder zu bestimmten Verkehrszeiten (in der Regel entsprechend der Fahrgastnachfrage) vorgesehen.

S = S-Bahn; U = U-Bahn; T = Straßenbahn; B = Bus

Verkehrs-mittel	Anschlusspunkt	Linien Relationen (exkl. Nachtverkehr)	NVZ	SVZ	NV
U-T	U Hellersdorf	U5, M6		SVZ	NV
U-T	U Warschauer Straße	U1, M10		SVZ	NV
U-T	U Tierpark	U5, M17		SVZ	
U-B	U Wittenau	U8, Linien Ri. MV; M21, 122, 221		SVZ	NV
U-B	U Alt-Tegel	U6, Linien Ri. Nord		SVZ	NV
U-B	U Haselhorst	U7, 133, 236		SVZ	NV
U-B	U Rathaus Spandau	U7, Auswahl aller Linien		SVZ	NV
U-B	U Rathaus Steglitz	U9, Auswahl aller Linien		SVZ	NV
U-B	U Alt-Mariendorf	U6, X76/M76, M77, 277		SVZ	NV
U-B	U Rudow	U7, Ri. Süd, lokal; X7, 164, 172		SVZ	NV
U-B	U Paulsternstraße	U7, 139		SVZ	
T-B	Alt-Schmöckwitz	68, 168	Ganztägig		
S-T	S Mahlsdorf	S5, 62		SVZ	
S-T	S Friedrichshagen	S3, 60, 61, 88		SVZ	
S-T	S Rahnsdorf	S3, 87		SVZ	
S-T	S Grünau	S8, 68		SVZ	
S-T	S Springpfuhl	S, Linien Ri. Ost		SVZ	
S-T	S Pankow-Heinersdorf	S2, 50		SVZ	
S-B	S Kaulsdorf	S5, 197, 399		SVZ	
S-B	S Wannsee	S, 114, 316, 118		SVZ	
S-B	S Lichtenrade	S2, 275, 175	NVZ	SVZ	
S-B	S Hermsdorf	S1, 107, 326		SVZ	
S-B	S Karow	S, 350		SVZ	
S-B	S Buch	S2, 150, 251, 351, 259		SVZ	
S-B	S Grünau	S, 263		SVZ	
S-B	S Karlshorst	S3, 296,396		SVZ	
S-B	S Wuhlheide	S3, 190		SVZ	
S-B	S Köpenick	S3, 164, 269, X69		SVZ	
S-B	S Rahnsdorf	S3, 161		SVZ	
B-B	Alt-Kladow	135/234		SVZ	

Tabelle A1.IV.3: Anschlusspunkte Kategorie II (nachgeordnete Priorität)

Die Anschlusspunkte dieser Kategorie können u. a. aufgrund noch nicht gegebener infrastruktureller Voraussetzungen bzw. sich gegenseitig ausschließender Anschlüsse nicht zu 100% umgesetzt werden. Eine Umsetzung erfolgt im Rahmen der fahrplanmäßigen Möglichkeiten, insbesondere bei den in Klammern genannten Linien. An einigen Anschlusspunkten bzw. genannten Linien und Relationen werden Anschlüsse nur in bestimmten Richtungen und/oder zu bestimmten Verkehrszeiten (in der Regel entsprechend der Fahrgastnachfrage) vorgesehen.

S = S-Bahn; U = U-Bahn; T = Straßenbahn; B = Bus

Verkehrs-mittel	Anschlusspunkt	Linien/ Relationen (exkl. Nachtverkehr)	NVZ	SVZ	NV
S-T	S Hohenschönhausen	S75, M4/M17 Ri. Nord		SVZ	
S-T	S Adlershof	S, Linien Ri. Wista		SVZ	
S-B	S Mahlsdorf	S5, 195, 395		SVZ	
S-B	S Mexikoplatz	S1, 118 Süd, (629)		SVZ	
S-B	S Zehlendorf	S1, Linien Ri. Süd		SVZ	
S-B	S Lichterfelde-Ost	S25, 117, 284		SVZ	
S-B	S Lankwitz	S25, Linien Ri. Süd		SVZ	
S-B	S Marienfelde	S2, M77		SVZ	
S-B	S Frohnau	S1, 120, (125)		SVZ	
S-B	S Blankenburg	S, 150,154		SVZ	
S-B	S Adlershof	S, alle Linien		SVZ	
S-B	S+U Wuhletal	S/U, 191, 291		SVZ	
S-B	S Biesdorf	S5, 192		SVZ	
S-B	S Buckower Chaussee	S2,M11, X11,		SVZ	
S-B	S Schichauweg	S2, X83		SVZ	
U-U	U Leopoldplatz	U9 zu U6 Nord		SVZ	NV
U-U	U Hermannplatz	U7, U8		SVZ	NV
U-U	U Alexanderplatz	U5, U8, (U2)		SVZ	
U-U	U Bismarckstraße	U2 West zu U7 West		SVZ	
U-U	U Nollendorfplatz	U1, U2, U3		SVZ	
U-T	U Vinetastr.	U2, M1		SVZ	NV
U-T	U Osloer Str.	U9, M13		SVZ	
U-B	U Pankow	U2, N50			NV
U-B	U Kurt-Schumacher-Platz	U6, Linien Ri. Nord; M21		SVZ	NV
U-B	U Jungfernheide	U7, Linien Ri. Nord		SVZ	NV
U-B	U Ruhleben	U2, Linien Ri. West		SVZ	NV
U-B	U Oskar-Helene-Heim	U3, Linien Ri. Süd; 115, (623)		SVZ	NV
U-B	U Krumme Lanke	U3, 118 Süd, (629)		SVZ	
U-B	U Walther-Schreiber-Platz	U9, M76, 181		SVZ	NV
U-B	U Hermannstraße	U8, M44		SVZ	
U-B	U Elsterwerdaer Platz	U5, 154, 190		SVZ	NV
U-B	U Holzhauser Straße	U6, X33, 133 West		SVZ	
U-B	U Westphalweg	U6, 282 Ost		SVZ	
U-B	U Osloer Straße	U, 125, 128, 159, 255		SVZ	

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A2:

Barrierefreiheit - Aufzugsprogramm U-Bahn

A2.I Prioritätenliste 2010-2016

A2.II Prioritätenliste 2017-2020

Aufzugsprogramm U-Bahn

Prioritätenliste 2011 - 2016 (Stand von 9.6.2009)

Seit der Abstimmung der Prioritätenliste in 2009 sind Bahnhöfe, die nicht in der Liste enthalten sind, im Zusammenhang mit der Durchführung von sonstigen anfallenden und unaufschiebbaren infrastrukturellen Maßnahmen ebenfalls mit Aufzügen ausgestattet worden. Dadurch hat sich die Realisierung einiger in der Prioritätenliste vorgesehenen Vorhaben verzögert.

Außerdem wurden zwischen 2009 und 2012 folgende, nicht in der Prioritätenliste vorhandenen U-Bahnhöfe mit Aufzügen neu gebaut oder nachträglich ausgestattet (siehe Monitoringbericht): Brandenburger Tor, Breitenbachplatz, Britz-Süd, Bundestag, Friedrichsfelde, Hauptbahnhof, Kaiserin-Augusta-Straße, Hohenzollernplatz, Leopoldplatz, Otisstraße, Potsdamer Platz, Samariterstraße, Scharnweberstraße, Strausberger Platz, Südstern, Turmstraße, Uhlandstraße, Voltastraße, Weberwiese.

U-Bahn-Linie	U-Bahnhof	Bemerkung	
I. Zeitraum 2011 – 2013			
U1, U9	Kurfürstendamm	Umsteigebahnhof	realisiert
U1, U2	Gleisdreieck	Umsteigebahnhof	realisiert
U2	Senefelderplatz	Schwerpunkt	realisiert
U2	Eberswalder Straße	Umsteigebahnhof	realisiert
U2	Vinetastraße	Umsteigebahnhof	realisiert
U3, U9	Spichernstraße	Umsteigebahnhof	
U6	Rehberge	Schwerpunkt	realisiert
U7	Siemensdamm	Schwerpunkt	
U7	Haselhorst	Schwerpunkt	
U7	Jakob-Kaiser-Platz	Schwerpunkt	
U7	Richard-Wagner-Platz	Schwerpunkt	
U7	Yorckstraße	Umsteigebahnhof	
U8	Jannowitzbrücke	Umsteigebahnhof	
U8	Boddinstraße	Schwerpunkt	
U6	Ullsteinstraße	Schwerpunkt (Erstellung durch Investor)	
II. Zeitraum 2014 – 2016			
U2	Ernst-Reuter-Platz	Schwerpunkt	
U3	Onkel-Toms-Hütte	ggf. Rampenlösung	
U4, U7	Bayrischer Platz	Umsteigebahnhof	
U6	Holzhauser Straße	Schwerpunkt	
U6	Seestraße	Umsteigebahnhof	
U6	Platz der Luftbrücke	Schwerpunkt	
U7	Zitadelle	Kultureller Schwerpunkt	
U7	Adenauerplatz	Schwerpunkt	
U7	Blissestraße	Schwerpunkt	
U7	Parchimer Allee	Schwerpunkt	
U8	Pankstraße	Schwerpunkt	
U9	Nauener Platz	Schwerpunkt	
U9	Schloßstraße	Schwerpunkt	

Aufzugsprogramm U-Bahn 2017 – 2020

Im Rahmen der AG Bauen und Verkehr barrierefrei am 11.06.2013 beschlossene Prioritätenliste

I. Zeitraum 2017 – 2018

Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof	Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof
1	U1	Schlesisches Tor	11	U7	Halemweg
2	U1	Görlitzer Bahnhof	12	U7	Eisenacher Straße
3	U2	Rosa-Luxemburg-Platz	13	U7	Gneisenaustraße
4	U2	Mohrenstraße	14	U7	Grenzallee
5	U2	Kaiserdamm	15	U7	Zwickauer Damm
6	U3	Thielplatz	16	U8	Residenzstraße
7	U3	Oskar-Helene-Heim	17	U8	Heinrich-Heine-Straße
8	U6	Alt-Tempelhof	18	U8	Moritzplatz
9	U7	Mierendorffplatz	19	U8	Schönleinstraße
10	U7	Rohrdamm	20	U9	Birkenstraße
			21	U9	Hansaplatz

II. Zeitraum 2018 – 2020

Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof	Nr. *)	U-Bahn-Linie	U-Bahnhof
1	U1	Kurfürstenstraße	11	U4	Rathaus Schöneberg
2	U1, U7	Möckernbrücke	12	U4	Viktoria-Luise-Platz
3	U2	Sophie-Charlotte-Platz	13	U6	Borsigwerke
4	U2	Klosterstraße	14	U6	Westphalweg
5	U2	Hausvogteiplatz	15	U7	Altstadt Spandau
6	U2	Deutsche Oper	16	U7	Paulsternstraße
7	U2	Neu-Westend	17	U7	Konstanzer Straße
8	U3	Augsburger Straße	18	U7	Karl-Marx-Straße
9	U3	Rüdesheimer Platz	19	U8	Franz-Naumann-Platz
10	U3	Podbielskiallee	20	U8	Weinmeisterstraße
			21	U9	Güntzelstraße

*) Die lfde. Nr stellt **keine** zeitliche Reihenfolge dar

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A3:

Übergeordnete ÖPNV-Verbindungen Nachtstunden

Anhang A3: Übergeordnete ÖPNV-Verbindungen Nachtstunden

Erläuterung der verwendeten Kategorien zur Netzbedeutung bei Straßenbahn und Bus in den Nachtstunden 22-6 Uhr

Die Karte zeigt das Berliner Oberflächenverkehrsnetz (Bus und Straßenbahn). Auf Basis der Verbindungsfunktionen und der Netzbedeutung der jeweiligen Linien erfolgte eine Hierarchisierung in vier Kategorien:

Kategorie I: Hauptachsen im ÖV-Netz Bus und Straßenbahn

Von Metrolinien befahrene Strecken (24-Stunden-Netz auf Achsen mit hoher Nachfrage)

Kategorie II: Übergeordnete ÖV-Verbindungen

Strecken, die von U-Bahn-Ersatzlinien (N1-N9) oder von Linien mit Ersatzfunktion für S-Bahn-Linien im Nachtverkehr befahren werden. Linien, die Aufgaben der S-Bahn im Nachtverkehr übernehmen, sind die Nachtbusse N16, N20, N24, N42, N56, N58, N60, N65, N67, N68 und N84, die überwiegend oder teilweise parallel zu S-Bahn-Strecken fahren.

Zur gleichen Kategorie gehören Strecken, die von Linien befahren werden, welche

- Zentrenbereiche untereinander oder mit Hauptzentren verbinden,
- und/oder die Anbindung an den Fernverkehr (Hauptbahnhof; Bahnhof Spandau; Ostbahnhof; Bahnhof Südkreuz; Bahnhof Gesundbrunnen; Flughäfen Schönefeld und Tegel; ZOB) herstellen.

Kategorie III: Wichtige netzergänzende ÖV-Verbindungen

ÖV-Strecken, die im Tages- und Nachtverkehr durchgängig bedient werden (24 Stunden-Bedienung) und damit auch der Daseinsvorsorge in Tagesrandlagen dienen und/oder ÖV-Strecken, die eine hohe Angebotsdichte haben (an Werktagen mehr als 90 Straßenbahnen/Busse je Richtung).

Kategorie IV: Vorwiegend lokale ÖV-Ergänzungsstrecken

Alle ÖV-Strecken, die kein Kriterium der Kategorien I-III erfüllen sowie diejenigen der Kategorien I, II oder III mit einer geringen Fahrtenhäufigkeit im Zeitraum 22.00 - 6.00 Uhr (weniger als 6 Fahrten pro Richtung werktags).


Netz Straßenbahn und Bus
Bedeutung in den Nachtstunden 22-06h
S-Bahn-Strecke
S-Bahn (Nord-Süd-Tunnel)
1a.) Strecke mit MetroTram
1b.) Strecke mit MetroBus
1b.) MetroBus (Tiergartentunnel)
2a.) Strecke mit S- oder U-Bahn-Ersatzlinien
2b.) Verb. Zentrenber./Hauptzentren, Anb. Fernverkehr
3a.) sonstige Strecken mit 24h-Angebot
3b.) sonstige Strecken mit über 90 Fahrten/Richtung/Werktag
4a.) Kat. 1-3 mit weniger als 6 Fahrten/Richtung 22-06h
4b.) übrige Tram- und Bus-Strecken
be Berlin
CENTER NAHVERKEHR BERLIN

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A4:

Dokumentation Beteiligungsverfahren NVP 2014-2018

Anhang A4

Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ein umfassendes Beteiligungsverfahren initiiert und umgesetzt. Dieses wird nachfolgend wie folgt dokumentiert:

I Beteiligung der Öffentlichkeit 1
II Beteiligung der Berliner Verkehrsunternehmen....3
II.1 S-Bahn Berlin GmbH....3
II.2 BVG AöR 3
II.3 Beteiligung der nur teilweise in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen 4
III Beteiligung der Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen....4
IV Beteiligung weiterer Akteure 5
V Tabellen....5
Tabelle A: Eingeladene sowie Teilnehmende an der Reihe der NVP-Foren 5
Tabelle B: Akteursbeteiligung bei der Fortschreibung des NVP 2014-2018 9

I Beteiligung der Öffentlichkeit

Das „Forum Nahverkehr Berlin“ war zentraler Baustein der öffentlichen Beteiligung. Es hatte zum Ziel, eine größtmögliche Transparenz bei der Fortschreibung herzustellen. Dafür wurden zum einen die Akteure einbezogen, die unmittelbar in die Umsetzung des NVP eingebunden sind (Politik, Verwaltung, Unternehmen). Zum anderen wurden Vertreter/innen von Verbänden, Vereinen u. ä. eingeladen, welche für die Interessen und Belange derer eintreten, die durch die Umsetzung des NVP betroffen sind. Mit dem Format des Forums wurde an die erstmals im Rahmen der Erstellung des NVP 2006-2009 eingeführte und in den Jahren 2009 bis 2011 fortgesetzte Reihe der NVP-Foren angeknüpft.

Zur Teilnahme an den Foren eingeladen waren u. a. Fraktionen des Abgeordnetenhauses, Vertreter verschiedener Senatsverwaltungen, welche auch im weiteren Sinne mit ÖPNV-Fragen befasst sind, der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Berliner Bezirke, ÖPNV-Aufgabenträger im Umland, alle in Berlin und im Umland tätigen Verkehrsunternehmen, Polizei, VLB, Gewerkschaften, Verbände und Vereine sowie Interessensvertretungen (z. B. ADAC, ADFC, Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverband, BUND, IGEB, IHK, VCD, Innung des Berliner Taxigewerbes, Grüne Liga, Spontanzusammenschluss Mobilität für Behinderte) (siehe Tabelle A) .

Das erste Forum fand zum Auftakt der Fortschreibung am 20. August 2012 statt. Dieses Forum widmete sich schwerpunktmäßig den Rahmenbedingungen für die NVP-Fortschreibung, die u. a. durch externe Referenten beschrieben und analysiert wurden. Im Nachgang zur

Veranstaltung berichtete SenStadtUm der Presse über den Beginn der NVP-Fortschreibung[1].

Das zweite Forum am 22. Januar 2013 stellte den bis dahin vorliegenden Stand der Fortschreibung vor. Der Schwerpunkt lag auf den Ergebnissen des NVP-Monitorings. Darüber hinaus wurden die Planungsziele und Prüfaufträge, die aus dem Monitoring abgeleitet werden konnten, dargelegt und in Arbeitsgruppen diskutiert. Über die Inhalte und Ergebnisse der Foren informierte der Aufgabenträger sowohl auf der Website der Senatsverwaltung als auch auf den Seiten des Center Nahverkehr Berlin, auf denen zudem alle Vorträge sowie Protokolle zum freien Download zur Verfügung gestellt wurden[2].

Zu den in den Foren intensiv diskutierten und von den Teilnehmer/innen als besonders relevant gewerteten Themen gehörten:

- Barrierefreiheit im ÖPNV (Stationen, Haltestellen, Fahrzeuge),
- Angebotskonzeption, die den Nachfrageanstieg aufgrund der wachsenden Stadt und steigender Einwohnerzahlen , Alterung, des veränderten Mobilitätsverhalten und der Modal-Split-Ziele aufnimmt, Berücksichtigung der gesamthaften Entwicklung des Umweltverbunds sowie der Stadt-Umland-Verkehre,
- Verbesserung der Informationsbereitstellung im ÖPNV (v. a. Barrierefreier Zugang über Zwei-Sinne-Prinzip, Aktualität der verfügbaren Informationen),
- Investitionen in die Infrastruktur, Finanzierung des ÖPNV allgemein,
- Umweltfreundlichkeit des ÖPNV.

Der Aufgabenträger hat diese Punkte aufgegriffen und in den Nahverkehrsplan integriert.

Ab November 2012 wurde zudem eine E-Mail-Adresse frei geschaltet, über die Bürger/innen Anregungen zur Fortschreibung an den Aufgabenträger übermitteln konnte (nahverkehrsplan@senstadtum.berlin.de). Die Mehrheit der eingegangenen Mails wurde von privaten Absendern verfasst, aber auch Umweltverbände und Parteien nutzten die Möglichkeit, ihre Anliegen per E-Mail zu vertreten.

Die Absender brachten teilweise mehrere Themen bzw. Vorschläge per Mail in die Fortschreibung ein, so dass insgesamt über 150 Anregungen übermittelt wurden. Der überwiegende Teil richtete sich auf Themen im Bereich Netzausbau, die vielfach jedoch nicht durch den NVP sondern durch den auf längerfristige Planungen ausgerichteten StEP Verkehr abgedeckt werden (v. a. Straßenbahnausbau, darunter auch Anbindung Ostkreuz, Endhaltestelle am S-Bhf. Mahlsdorf). Ebenfalls häufig thematisiert wurde der Wunsch nach Taktverdichtung, der Themenkomplex Beschleunigung, Fragen der Linienführung sowie Probleme mit überfüllten Fahrzeugen (verschiedenen Linien, darunter die M48, M29, M85, M4, U5, X10). Vorschläge zur Verbesserung der Barrierefreiheit sowie der Pünktlichkeit wurden ebenfalls eingebracht.

Bei der Erstellung der Angebotskonzeption und bei der Formulierung der Vorgaben für die Qualität ist überprüft worden, inwieweit die übermittelten Anregungen aufgegriffen wurden.

---

[1] Pressemitteilung SenStadtUm vom 15.11.2012 „Wie viel und welchen ÖPNV wird die Stadt künftig brauchen?

[2] http://www.cnb-online.de/Forum-Nahverkehr.587.0.html

II Beteiligung der Berliner Verkehrsunternehmen

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden die vorhandenen Unternehmer frühzeitig beteiligt (siehe Tabelle B). Im Nachgang zum Auftaktforum am 20. August 2012 wurden die BVG AöR aufgefordert, ihre Vorstellungen zu Inhalten des Nahverkehrsplans zu benennen. Ein von der BVG im Herbst 2012 übermittelter Vorschlag wurde im Dezember 2012 erörtert.

Ein erster Entwurfsstand wurde den Unternehmen und S-Bahn Berlin GmbH und BVG AöR frühzeitig am 28.06.2013 übermittelt.

II.1 S-Bahn Berlin GmbH

Mit der S-Bahn-Berlin GmbH fand ein Anhörungs- bzw. Erörterungstermine am 09.08.2013 statt, in dem alle relevanten inhaltlichen Fragestellungen erörtert und geklärt werden konnten.

II.2 BVG AöR

Mit der BVG AöR wurden erste grundsätzliche Abstimmungen und Erörterungen bereits im Nachgang zum Auftaktforum am 20. August 2012 eingeleitet. Die BVG übermittelte ihre ersten Vorstellungen zu Inhalten des Nahverkehrsplans im Herbst 2012, dieser wurde im Dezember 2012 erörtert.

Die inhaltliche Auseinandersetzung um den NVP-Entwurf des Aufgabenträgers wurde am 10.07.2013 eingeleitet und am 22.08.2013 fortgeführt. Nach Vorlegen einer umfänglichen schriftlichen Rückmeldung (Eingang am 04.09.2013) des Unternehmens fanden vier weitere mehrstündige und jeweils thematisch fokussierte Abstimmungstermine im Zeitraum zwischen dem 20. und 26.09.2014 statt. Die Ergebnisse der Gespräche wurden vom Aufgabenträger bei der weiteren Bearbeitung, in die zudem auch die Rückmeldungen anderer Unternehmen sowie anderer Akteure im Berliner ÖPNV (Verwaltungen sowie Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) einflossen, berücksichtigt.

Ein überarbeiteter Entwurf ging dem Unternehmen am 17.10.2013 zu. In einem weiteren Abstimmungstermin auf Arbeitsebene am 22.10.2013 wurde der Stand der Erarbeitung gemeinsam eruiert. Dabei erläuterte der Aufgabenträger dem Unternehmen insbesondere das Vorgehen bei der Abwägung zwischen den eingebrachten Anmerkungen aller Akteure unter Rückbezug auf die Zielstellungen des Landes. Noch bestehende inhaltliche Unklarheiten wurden direkt bzw. mit kurzem zeitlichem Nachgang erläutert. Auf den daraufhin erneut übermittelten Entwurfsstand vom 24.10.2013 folgte in mehrere Etappen (teils mündlich, teils formlos schriftlich) bis einschließlich 18. November 2011.

II.3 Beteiligung der nur teilweise in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen

Den weiteren, nur teilweise auf Berliner Gebiet tätigen Unternehmen Barnimer Busgesellschaft Busverkehr Oder-Spree, Busverkehr Märkisch Oderland, Havelbus, Oberhavel Verkehrsgesellschaft, Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald, ViP Potsdam, Verkehrsbetriebe Teltow-Fläming, Woltersdorfer Straßenbahn wurde der NVP als Entwurfsstand am 22.08.2013 zur Verfügung gestellt. Innerhalb der Rückmeldefrist gingen zwei schriftliche Stellungnahmen beim Aufgabenträger ein, die in die weitere Bearbeitung einflossen. Die Unternehmen, die im Bahnregionalverkehr Leistungen erbringen (DB Regio AG, NEB, ODEG) hatten im Rahmen der NVP-Foren Gelegenheit, die sie betreffenden Fragestellungen in die NVP-Fortschreibung einzubringen.

Die Abstimmung mit den Umland-Aufgabenträgern erfolgte über den VBB. Auf den am 04.07.2013 übermittelten Entwurfsstand wurde am 25.07.2013 eingehend erörtert. Die schriftliche Stellungnahme vom 19.07.2013 wurde im weiteren Prozess berücksichtigt.

Dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als Aufgabenträger für den SPNV im Land Brandenburg wurde der NVP-Entwurf am 28.06.2013 übermittelt.

III Beteiligung der Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Bereits in den beiden Veranstaltungen des „Forum Nahverkehr Berlin“ waren Vertreter der Behindertenverbände sowie des Landesbeirats von Menschen mit Behinderungen intensiv an den Diskussionen um die Aufstellung und Ausrichtung des NVP beteiligt.

Die detaillierte Anhörung wurde über den Einbezug des Landesbeirats für Menschen mit Behinderung organisiert. Diesem wurde am 15.08.2013 ein Entwurf des NVP zur Weitergabe an alle im Beirat vertretenden Vereine und Verbände[3] zur Verfügung gestellt. Die Rückmeldung erfolgte schriftlich am 11.10.2013 und beinhaltete eine Reihe von Anmerkungen v. a. zu den NVP-Themen Barrierefreiheit sowie Information und Kommunikation.

Des Weiteren wurde die Landesozialverwaltung sowie der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen auf Grundlage des NVP-Entwurfs vom 04.07.2013 am 08.08.2013 angehört. Die durch die Akteure vertretenen Interessen von Fahrgästen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, wurden in den NVP übernommen, sofern die Maßnahmen, die zur Erreichung der jeweiligen Zielstellung dienen bzw. einen Beitrag leisten können, angesichts technischer, finanzieller und organisatorischer Möglichkeiten im Zeitraum 2014-2018 umsetzbar sind.

[3] Eine vollständige Liste der Mitglieder im Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen ist einsehbar unter: http://www.berlin.de/lb/behi-beirat/mitglieder/

IV Beteiligung weiterer Akteure

Die unmittelbar mit ÖPNV- bzw. Verkehrsthemen sowie mit Umweltfragen befassten Referate der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurden über den gesamten Prozess in die NVP-Fortschreibung einbezogen.

Die Interessen der Fahrgäste sowie Nutzerinnen und Nutzer des Umweltverbunds wurden über die Interessensverbände Pro Bahn, VCD, ADFC und IGEB in den Prozess eingebracht (schriftliche Stellungnahmen sowie Anhörungstermine im Zeitraum August/September 2013).

V Tabellen

Tabelle A: Eingeladene sowie Teilnehmende an der Reihe der NVP-Foren

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
Organisation	**1. Forum 20.08.2012**	**2. Forum 22.01.2013**
ACE Auto Club Europa e.V.		
ADAC Berlin-Brandenburg e.V.	X	X
ADFC Berlin	X	X
Allgem. Blinden- u. Sehbehindertenverein e.V. ABSV	X	X
Arbeitskreis Neue Erziehung		
Barnimer Busgesellschaft mbH		X
Berlin 21 e.V.		
Berlin Tourismus Marketing GmbH		
Berliner Behinderten Verband "für Selbstbestimmung und Würde" e.v.	X	
Berliner Behindertenverband e.V.	X	X
Berliner Landeselternausschuss		
Berliner Verkehrsbetriebe AöR	X	X
Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf		
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg		
Bezirksamt Lichtenberg		X
Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	X	X
Bezirksamt Mitte	X	X
Bezirksamt Neukölln		
Bezirksamt Pankow		

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
Bezirksamt Reinickendorf		
Bezirksamt Spandau		
Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf	X	
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg		
Bezirksamt Treptow-Köpenick	X	X
BF Bahnen Berlin-Brandenburg	X	
BT Berlin Transport GmbH		
BUND Berlin e.V.	X	X
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH		
Busverkehr Oder-Spree GmbH		
DB Netz Berlin	X	X
DB Regio AG	X	X
Der Polizeipräsident in Berlin: Stab des Polizeipräsidenten	X	X
Der Regierende Bürgermeister		
Deutscher Bahnkundenverband		X
Deutscher Gewerkschaftbund		
Deutsches Institut für Urbanistik	X	X
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung		
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	X	
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft		
EWS Stadtsanierungsgesellschaft Berlin		X
Fraktion der CDU im Abgeordnetenhaus von Berlin		
Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin		X
Fraktion Die Linke im Abgeordnetenhaus von Berlin	X	X
Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin		X
Fraktion der Piraten im Abgeordnetenhaus von Berlin		
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.	X	X
Fuss e.V. - Gruppe Berlin		
Gewerkschaft Deutscher Lokokomotivführer BSB	X	X
Grüne Liga Berlin		
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH		
IGEB Berliner Fahrgastverband	X	X

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
Industrie- und Handelskammer Berlin	X	
Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.		X
Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung		
Landesbeirat für Behinderte	X	
Landeshauptstadt Potsdam		X
Landkreis Barnim	X	
Landkreis Dahme-Spreewald		X
Landkreis Havelland		
Landkreis Märkisch Oderland	X	
Landkreis Oberhavel	X	
Landkreis Oder-Spree		
Landkreis Potsdam-Mittelmark		X
Landkreis Teltow-Fläming		
Märkische Regiobahn		
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg		
NEB Betriebsgesellschaft mbH		
NETINERA Deutschland GmbH	X	
NETINERA Deutschland GmbH (für ODEG / PEG)		
Netzwerk Artikel 3		
Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH		X
ODEG Berlin-Brandenburg		
Pro Bahn Landesverband Berlin / Brandenburg e.V.		X
PROZIV	X	
Rechungshof von Berlin	X	X
Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH		
S-Bahn Berlin GmbH	X	X
Schwerhörigen-Verband Berlin		
Senatsverwaltung für Finanzen Berlin		
Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilungsleitung Verkehr	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Beirat für frauenspezifische Belange (Frauenbeirat)		X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Gender Beauftragte		

Verteiler Einladungen	Teilnahme nach Organisation (z.T. mehrere Teilnehmer einer Institution anwesend)	
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, I A, Stadtentwicklungsplanung	X	
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, IX C, Immissionsschutz	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Staatssekretär		
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrslenkung Berlin (VLB)	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII A, Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII B, Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VII C, ÖPNV, gewerblicher Straßenpersonenverkehr, Kreuzungs-	X	X
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, SR KE - Sonderreferat Klimaschutz und Energie		
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung	X	
SPD Berlin		X
Spontanzusammenschluss Mobilität für Behinderte	X	
Spontanzusammenschluss mobilitätsbehinderter Menschen		X
SpreePlan		X
Transnet GdED		
VCD Landesverband Nordost		X
VDV Hauptstadtbüro Berlin	X	
VDV Landesgruppe Ost		
ver.di Berlin		
Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH		
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	X	X
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH		
VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH	X	X
Woltersdorfer Straßenbahn		

Tabelle B: Akteursbeteiligung bei der Fortschreibung des NVP 2014-2018

Akteur	NVP-Entwurf übermittelt am	1. Termin	2. Termin	Eingang Stellung-nahme
Verkehrsunternehmen				
BVG	28.06.2013	10.07.2013	22.08.2013 ff.	13.11.2013
S-Bahn Berlin	28.06.2013	09.08.2013		08.08.2013
Busverkehr Oder-Spree	22.08.2013			
Barnimer Busgesellschaft	22.08.2013			
Busverkehr Märkisch Oderland	22.08.2013			
Havelbus	22.08.2013			
Oberhavel Verkehrsgesellschaft	22.08.2013			09.09.2013
Regionale Verkehrsgesellschaft Dah-me-Spreewald	22.08.2013			
Havelbus	22.08.2013			
Oberhavel Verkehrsgesellschaft	22.08.2013			09.09.2013
Regionale Verkehrsgesellschaft Dah-me-Spreewald	22.08.2013			
ViP Potsdam	22.08.2013			11.09.2013
Verkehrsbetriebe Teltow-Fläming	22.08.2013			
Woltersdorfer Straßenbahn	22.08.2013			
Vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen				
Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales	04.07.2013	08.08.2013		15.08.2013
Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung	04.07.2013	08.08.2013		15.08.2013
Landesbeirat für Menschen mit Behin-derung	15.08.2013			10.10.2013
Umland / Verbund				
VBB	04.07.2013	25.07.2013	19.09.2013	19.07.2013
MIL Brb	28.06.2013			
Verbände / Vereine				
VCD	02.08.2013	03.09.2013		
IGEB	02.08.2013 21.08.2013	03.09.2013		15.09.2013
ADFC	02.08.2013	03.09.2013		
BUND	02.08.2013	03.09.2013		26.08.2013
Pro Bahn	03.08.2013	03.09.2013		01.09.2013

Berliner Verwaltung				
SenStadtUm Abteilung Verkehr - Referat Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik (VIIA)	05.08.2013			27.08.2013
SenStadtUm, Abteilung Verkehr - Referat Planung u. Gestaltung von Straßen u. Plätzen (VIIB)	05.08.2013			
SenStadtUm, Abteilung Verkehr, Referat ÖPNV, gewerblicher Straßenpersonenverkehr, Kreuzungsrecht (VIIC)	05.08.2013			
SenStadtUm, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, Referat Stadtentwicklungsplanung (IA)	20.08.2013			13.09.2013
SenStadtUm, Abteilung Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissionsschutz, Referat Immissionsschutz (IXC)	05.08.2013	09.10.2013	11.11.2013	28.08.2013
SenStadtUm, Gender-Beauftragte / Frauenbeirat				
Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales	04.07.2013	08.08.2013		15.08.2013

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

Anhang A5:

ÖPNV-Städtevergleich

ÖPNV-Positionspapier

Wo steht der Berliner ÖPNV im Metropolenvergleich?

1 Der öffentliche Nahverkehr in Berlin

Die Fahrgastzahlen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in ganz Deutschland und in vielen anderen europäischen Städten verzeichnen seit längerem einen starken Wachstumstrend. Dieser gipfelte im Jahr 2012 in einen Rekordwert: 10,9 Mrd. Menschen nutzten in ganz Deutschland Busse und Bahnen im Nahverkehr; der Fernverkehr (mit Eisenbahnen und Fernbussen) verzeichnete insgesamt 134 Millionen Fahrgäste.[1] Im Nahverkehr entspricht dies einer Steigerung von 0,8 % gegenüber dem Vorjahr. Der Langfristtrend, nach dem die ÖPNV-Fahrgastzahlen in den letzten 10 Jahren durchschnittlich ein Prozent Zuwachs pro Jahr verzeichnet haben, hat sich damit erneut fortgesetzt.[2] Die stärksten Fahrgastgewinne verzeichnet der ÖPNV seit längerem in Groß- bzw. Kernstädten[3], und so auch in Berlin.

In Berlin ist seit etwa drei Jahren ein kontinuierliches Fahrgastwachstum zu erkennen. Um diesem Trend zu unterstützen bzw. zu ermöglichen, hat SenStadtUm als ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit den Unternehmen dafür gesorgt, dass die Angebote bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus noch stärker auf die Anforderungen der Fahrgäste ausgerichtet wurden. Grundlage dafür ist das Besteller-Ersteller-Prinzip, welches mit Inkrafttreten des Verkehrsvertrages zwischen dem Land Berlin und der BVG im Januar 2008 vollständig umgesetzt wurde. So konnte trotz des begrenzten Gesamtleistungsvolumens der ÖPNV attraktiv und der Nachfrage angemessen gestaltet werden. Im SPNV wurde sogar ein leichter Zuwachs im Verkehrsangebot umgesetzt. Der Erfolg der Angebotsgestaltung zeigt sich u. a. darin, dass Busse und Bahnen voll sind. Und immer öfter sind sie zu voll. Erste Kapazitätsengpässe zeigen, dass die steigende Nachfrage in einer wachsenden Stadt durch das festgelegte Leistungsvolumen nicht mehr vollständig abgedeckt wird.

Traditionell hat der Berliner ÖPNV einen hervorragenden Ruf. Unabhängig von den Krisen in den vergangenen Jahren stellt sich die Frage: Wo stehen Busse und Bahnen der Hauptstadt im Vergleich zu anderen Städten? Wie müssen sie sich entwickeln, um den an sie gestellten verkehrs-, stadtentwicklungs- und sozialpolitischen Anforderungen gerecht zu werden?

Um das Ergebnis vorweg zu nehmen: Im Vergleich wachsender Metropolenräume ist Berlin in den vergangenen Jahren merklich zurückgefallen. Der Erfolg der Angebote des Berliner ÖPNV am Fahrgastmarkt hat sich im Vergleich zu den Entwicklungen in anderen Städten nur unterdurchschnittlich entwickelt. Am Fahrgastmarkt sind die Städte erfolgreich, in denen auf wachsende Bevölkerung auch mit wachsendem Angebot reagiert wurde, um neue Wohn- und Gewerbegebiete zu erschließen und Kapazitätsengpässen auf stark nachgefragten Achsen zu beseitigen. Den Anforderungen wachsender Nachfrage kann nicht nur durch Verlagerung bestehender Angebote begegnet werden, ohne dass auch die Qualität des Gesamtsystems leidet (Kapazitätsengpässe, Verspätungen etc.). Der Marktanteil des Berliner ÖPNV im modal split wird nur dann gehalten werden können, wenn das Angebotsvolumen zumindest entsprechend dem Bevölkerungswachstum nachgeführt wird. Erst auf der Basis eines ausreichenden Leistungsvolumens lässt sich die von den Unternehmen erbrachte Qualität des Angebotes adäquat in Wert setzen.

---

1 Statistisches Bundesamt (2013): Erstmals über 11 Milliarden Fahrgäste bei Bussen und Bahnen. Pressemitteilung Nr. 127 vom 03.04.2013. Online unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2013/04/PD13_127_461.html. Zugriff: 19.07.2013

2 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV (2013): ÖPNV | Schienengüterverkehr. Daten & Fakten 2012/2013. Online unter http://www.vdv.de/infoflyer-daten---fakten.pdfx?forced=true. Zugriff: 12.07.2013

3 DLR, infas (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Studie i.A. des BMVBS. Bonn/Berlin.

2 Städtevergleich ÖPNV

Die Position des Berliner ÖPNV wird im Vergleich mit anderen Städten bestimmt. Die Gegenüberstellung zentraler ÖPNV-Kennziffern erlaubt einerseits Aussagen zum aktuellen Stand. Andererseits ermöglichen sie es, Trends zu identifizieren und zu erkennen, mit welchen Entwicklungen in anderen Städten gerechnet und wie auf diese reagiert wird. Nachfolgend wird eine Auswahl an Daten zum ÖPNV in verschiedenen Städten vorgestellt. Ergänzt werden diese durch das Datenblatt am Ende des Dokuments.

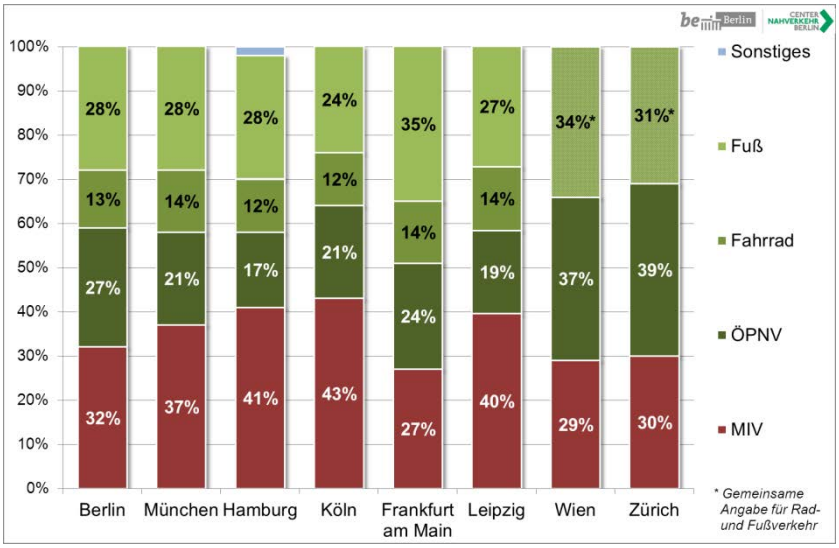
Grundsätzlich ist zu beachten, dass die aus verschiedenen Quellen zusammengetragenen, verfügbaren ÖPNV-Daten nur bedingt miteinander vergleichbar sind. Vorgaben ebenso wie die Erhebungs-, Mess- und Bewertungsmethoden sind in allen Städten unterschiedlich, eine einheitliche ÖPNV-Datenbasis existiert weder in Deutschland noch in anderen Ländern. Zudem unterscheiden sich die Städte in Größe und Struktur voneinander.
Auch aus diesen Gründen ist der Trendvergleich hilfreich, da die Daten für *eine* Stadt i.d.R. aus *einer* Quelle stammen, mithin in sich konsistent und stimmig sind und so längerfristige Entwicklungen verlässlich identifiziert und verglichen werden können.

Eine weitere Einschränkung besteht darin, dass nicht alle Kennzahlen in allen Städten gleichermaßen verfügbar sind. Die Auswahl der Vergleichsstädte ist daher in Teilen auch von der Datenverfügbarkeit abhängig.

2.1 Modal Split

Die Rolle des ÖPNV lässt sich u. a. anhand des Modal Split darstellen. In Berlin werden 27 % der Wege mit dem ÖPNV erledigt.

Abbildung 1: Modal-Split in verschiedenen Städten*



Damit nimmt die deutsche Hauptstadt unter den hier verglichenen Städten Platz 3 ein. Die Plätze 1 und 2 belegen Zürich mit (39 %) und Wien (37 %).

In allen drei Städten kommt dem ÖPNV bei der Alltagsmobilität der Bewohner eine hohe Bedeutung zu. In Frankfurt,[4] Wien, Zürich[5] und Berlin ist der geringe Anteil des Autoverkehrs am Verkehrsaufkommen bemerkenswert.

**Hinweis zu den Bezugsjahren: Köln 2006; Berlin, München, Frankfurt und Leipzig 2008; Hamburg 2010; Zürich 2010; Wien 2011*

[4] Der niedrige MIV-Anteil in Frankfurt am Main ist z.T. den speziellen sozial- und raumstrukturellen Gegebenheiten der Bankenmetropole geschuldet.

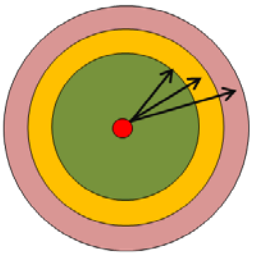
[5] Zürich gilt europaweit als vorbildlich in Bezug auf die Förderung und Entwicklung des Umweltverbunds. In den nachfolgenden Vergleichen wird auf die Schweizer Hauptstadt allerdings aufgrund der von den anderen Städten stark abweichenden Merkmale (v.a. deutlich geringere Bevölkerungszahl und Fläche) nicht weiter eingegangen.

2.2 Netze und Haltestellenerreichbarkeiten

Als größte Stadt Deutschlands hat Berlin auch das umfangreichste ÖPNV-Netz (siehe Datentabelle im Anhang). Interessant ist an dieser Stelle die Frage: wie gut ist das ÖPNV-Netz für die Fahrgäste erreichbar? Einen ersten Eindruck davon geben die Vorgaben zur Erreichbarkeit von Haltestellen (Luftlinienentfernung), die in den Nahverkehrsplänen der Städte gesetzt werden. Diese geben allerdings nicht die tatsächliche Erreichbarkeit wieder. Durch den Aufgabenträger definiert formulieren sie die Anforderungen an die Zugänglichkeit des ÖPNV, die zur Sicherung der Daseinsvorsorge grundsätzlich gewährleistet werden soll. Sie können jedoch andererseits auch der Identifikation von Marktpotenzialen dienen, die v.a. aus Sicht der Unternehmen relevant ist.[6]

Abbildung 2: Vorgaben für Erschließungsstandards (max. Entfernung zur/von der Haltestelle)

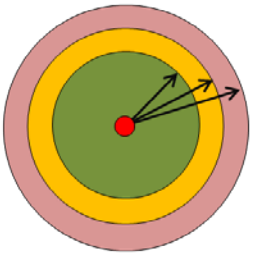
Berlin



Entfernung	Verkehrsmittel	Gebietstyp
300 m	Alle Verkehrsträger	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte - Zielwert
400 m		Gebiete mit hoher Nutzungsdichte - Toleranzwert
		Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte - Zielwert
500 m		Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte - Toleranzwert

… zu erfüllen für 80% (Zielwert) bzw. 96% (Toleranzwert) der Bevölkerung (NVP Eckpunkte 2010-2014), Laut Monitoringbericht 2009 - 2012 ist der Zielwert erfüllt, Toleranzwert leicht verfehlt

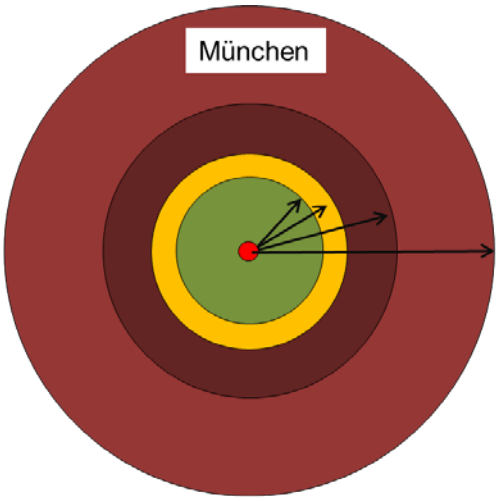
Frankfurt am Main



Entfernung	Verkehrsmittel	Gebietstyp
300 m	Tram / Bus	Kernzone / Kernrandzone
400 m	Tram / Bus	Außenzone
	S-Bahn/ Stadtbahn	Kernzone / Kernrandzone
500m	S-Bahn / Stadtbahn	Außenzone

NVP, 1. Fortschreibung, 2005

München



Entfernung	Verkehrsmittel	Gebietstyp
300 m	Tram / Bus	Kernzone
400 m	Tram / Bus	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
600 m	U- und S-Bahn	Kernzone
		Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
	Tram / Bus	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte
1.000 m	U- und S-Bahn	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte

… zu erfüllen für 80% der Bevölkerung (NVP 2005)

Hinweis: Vorgaben in Berlin nur für zusammenhängend bebaute Bereiche mit mindestens 200 Einwohnern/Beschäftigten. Aus den Vorgaben ausgeschlossen sind damit große Grün- und Freizeitflächen wie bspw. der Grunewald oder Bereiche am Müggelsee.

---

[6] Zur Unterscheidung:
Die Grundfrage des Aufgabenträgers lautet: Welche maximale Entfernung zur Haltestelle ist dem Fahrgast zumutbar, ohne dass seine Nutzungs- und damit Teilhabechancen eingeschränkt werden?
Die Grundfrage aus Unternehmenssicht lautet: Welche maximale Entfernung zur Haltestelle hat noch eine spürbare Nachfragewirkung (Einzugsbereich) auf (wahlfreie) Fahrgäste?

In Berlin sollen die Verkehrsträger im ÖPNV – unabhängig ob Straße oder Schiene – grundsätzlich auf kurzen Wegen (i.d.R. zwischen 300-400 m) erreichbar sein. In Frankfurt werden längere Wege zu S-Bahn und Stadtbahn als angemessen angesehen – bis zu 500 m dürfen die Zugangswege in der Außenzone sein. In der Kern- und Kernrandzone können die Wege zu S- und Stadtbahn bis zu 400 m betragen – eine Entfernung, die in Berlin nur in Gebieten mit niedriger Nutzungsdichte akzeptiert wird. Dies sind auch die einzigen Gebiete, für die in Berlin 500 m – Wege akzeptiert werden, jedoch nur, wenn der 400-m-Zielwert beispielsweise aufgrund der Lage von Gewässern oder Wäldern bzw. der Befahrbarkeit von Straßen nicht eingehalten werden kann. In München wird in dünnbesiedelten Gebieten für U- und S-Bahn sogar bis zu 1 km Zugangsweg, für Straßenbahn und Bus immerhin noch 600 m akzeptiert.

Der Vergleich zwischen Berlin, Frankfurt und München zeigt: die Berliner Vorgaben zielen auf ein engmaschiges Netz ab[7]. Allerdings ist dies kein „hauptstädtischer Luxus“, im Gegenteil: Kurze Zugangswege zum ÖPNV-System sind für die Berliner Fahrgäste besonders wichtig. In Berlin sind aufgrund der Größe des Stadtgebiets, der polyzentralen Stadtstruktur und der teils dispersen Zuordnung von Wohn- und Arbeitsplätzen die Entfernungen größer, die Reisezeiten länger (Tabelle 1). Ein ÖPNV-Weg von Tür-zu-Tür ist in Berlin 11 km lang und dauert 40 min, in Frankfurt beträgt die Wegelänge etwas über 9 km, die Reisezeit 35 min. Längere Zugangswege würden sich daher in Berlin besonders negativ auswirken.

Bereits heute ist ein Fahrgast in Berlin im Mittel fast eineinhalb Stunden unterwegs, um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte und von dort zurück zur Wohnung (die drei am häufigsten mit dem ÖPNV angefahrenen Ziele) zu gelangen. In München und Frankfurt benötigt er dafür nur ca. eine Stunde. Noch längere Reisewege und längere Reisezeiten würden für die Berliner bedeuten, dass ihnen absolut und im Vergleich mit den Frankfurtern oder Münchnern noch weniger Zeit für die Familie, für Freunde, für Erholung und Freizeit zur Verfügung steht.

Tabelle 1: Vergleich der mittleren Entfernung / Reisezeiten im ÖPNV

	Berlin[8]	**Frankfurt[9]**	**München[10]**	**Deutschland[11]**
Mittlere Entfernung ÖV-Weg	11 km	9,4 km	8 km	6,4 km
Mittlere Reisezeit eines ÖV-Wegs	40 min	35 min	36 min	32 min
Datenquelle, Jahr	*SrV 2008*	*SrV 2008*	*MiD 2008*	*SrV 2008*

** Ein ÖPNV-Weg kann die Nutzung verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel bzw. Angebote verschiedener Unternehmen umfassen. Die hier dargestellten Werte umfassen neben der reinen ÖPNV-Nutzung auch den Weg zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Ziel des Weges.*

---

7 Allerdings hat der NVP-Monitoringbericht 2009-2011/2012 eine Verfehlung und leichte Verschlechterung beim Toleranzwert für die Erreichbarkeit festgestellt. Da in dem betrachteten Zeitraumen keinen wesentlichen Veränderungen am Haltestellennetz erfolgt sind, liegt die Schlussfolgerung nahe, dass dies durch die Errichtung neuer Wohnstandorte begründet ist, die außerhalb der bisherigen ÖPNV-Erschließung liegen.

8 TU Dresden; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), Berlin. zitiert nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Kenndaten zur Mobilität der Stadt. Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/entwicklung/de/kenndaten.shtml. Zugriff: 25.07.2013

9 Stadt Frankfurt am Main, Verkehrsdezernat: Entwicklung des Stadtverkehrs in Frankfurt am Main von 1998 bis 2008. Auswertung und Aufbereitung von Ergebnissen aus der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV“. Stand 10. Oktober 2012. Online unter: http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/SrV-Broschuere-2008_Frankfurt.pdf. Zugriff: 25.07.2013.

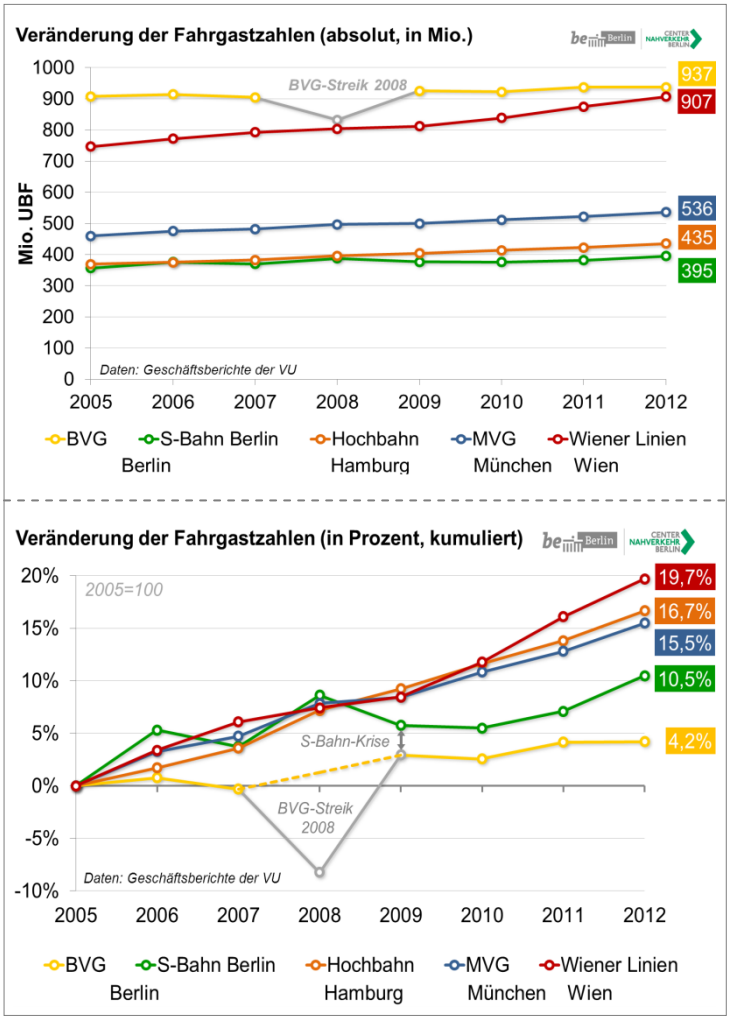
10 Landeshauptstadt München (Hrsg.), infas: Mobilität in Deutschland (MiD) - Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum. Juli 2010.

11 TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung: Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008“ und Auswertungen zum SrV Städtepegel. Dresden, Dezember 2009.

2.3 Entwicklung der Fahrgastzahlen

Der Vergleich zur Entwicklung der Fahrgastzahlen in vier Großstädten (bzw. für 5 Verkehrsunternehmen)[12] in Abbildung 3 belegt deutlich das Nachfragewachstum in den Städten.

Abbildung 3: Entwicklung der ÖPNV-Fahrgastzahlen in ausgewählten Großstädten



Absolut gesehen ist Berlin mit der BVG Spitzenreiter bei den Fahrgastzahlen, hinzukommen die Nutzer der S-Bahn. Da Berlin unter den verglichenen Städten auch die nach Einwohnerzahl größte Stadt ist, ist dieses Ergebnis nicht überraschend.

Bei der Betrachtung des unteren Diagramms in Abbildung 3 zeigt sich jedoch, dass der im betrachteten Zeitraum in Berlin verzeichnete Fahrgastzuwachs sowohl bei der BVG als auch bei S-Bahn deutlich geringer ausfällt, als die Fahrgastgewinne in Hamburg, München und Wien.

Als Grund dafür lässt sich anführen, dass in Berlin die Nutzerzahlen bereits sehr groß sind, das Wachstum der Fahrgastzahlen also von einer bereits sehr hohen Basis ausgeht und die Steigerungsraten damit zwangsläufig geringer ausfallen. Ebenfalls könnte vermutet werden, dass sich BVG-Streik (2008) und S-Bahn-Krise (2009/2010) dämpfend auf den Fahrgastzuwachs ausgewirkt haben[13].

Allerdings bietet keiner dieser Erklärungsansätze eine hinreichende Begründung für die im Vergleich geringeren Berliner Zuwächse.

Die Berliner Bevölkerung (und damit das Fahrgastpotenzial) wachsen gerade in den letzten Jahren merklich, trotzdem steigt die Nachfrage im ÖPNV[14] vergleichsweise moderat. Interessant ist an dieser Stelle die Frage, inwieweit es anderen Städten gelingt, ein durch Bevölkerungswachstum gestiegenes Fahrgastpotenzial auch zu erreichen und für den ÖPNV zu gewinnen.

---

[12] Da für die anderen Städte Daten für die S-Bahn-Verkehre nicht im gleichen Umfang verfügbaren waren, werden für diese jeweils nur die Entwicklungen der kommunalen Unternehmen ausgewiesen.

[13] Zwar belegen die Fahrgastzahlen und v.a. die Verschiebungen des Fahrgastaufkommens zwischen S-Bahn und BVG in 2009 und 2010, dass keine Abwanderung aus dem System ÖPNV erfolgt ist. Wie die Entwicklung ohne diese beiden Ereignisse erfolgt wäre, lässt sich jedoch nicht beantworten. Erste Auswertungen des VBB deuten jedoch darauf hin, dass sich auch in den ersten drei Monaten 2013 ein weiterer Anstieg der Fahrgastzahlen vollzogen hat.

[14] Dies gilt mit Blick auf 2011 und 2012 v.a. für die BVG. Bei der S-Bahn ist es noch zu früh, um wirkliche Nachkrisen-Trends ableiten zu können. 2012 stiegen die Fahrgastzahlen nach dem Einbruch in der Krise zwar wieder stark an, es bleibt jedoch abzuwarten, ob die S-Bahn in den nächsten Jahren gleichermaßen erfolgreich Fahrgäste gewinnen kann.

2.4 Bevölkerungsentwicklung und Nachfrageentwicklung

Alle betrachteten Städte haben zwischen 2005 und 2012 sowohl einen Bevölkerungszuwachs als auch ein Wachstum der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Mit steigenden Einwohnerzahlen erhöht sich auch das Potenzial an Fahrgästen. Die Frage ist: In welchem Maße gelingt es dieses Potenzial für den ÖPNV zu erschließen?

Ein Indikator, der zur Beantwortung dieser Frage herangezogen werden kann, ergibt sich aus dem Verhältnis von Fahrgästen (bzw. Fahrgastfahrten) zu Einwohnern (Tabelle 2).
Die Übersicht zeigt, dass es in Hamburg und Wien am besten gelungen ist, die wachsenden Fahrgastpotenziale für den ÖPNV zu erschließen.

Tabelle 2: Vergleich von Bevölkerungs- und ÖPNV-Nachfrageentwicklung 2005 - 2012 in verschiedenen Städten

Stadt (kommunales Unternehmen)	Bevölkerungsentwicklung[15]	ÖPNV- Nachfrageentwicklung	Erschließung Fahrgastpotenziale: Fahrgastfahrten (UBF) pro Einwohner		Bilanz: Erschließung Fahrgastpotenziale Prozentuale Entwicklung Fahrgastfahrten pro Einwohner
	Zunahme Bevölkerung 2005 - 2012	Zunahme Fahrgastzahlen 2005 - 2012	2005	2012	
Wien (Wiener Linien)	5,9%	19,7%	457	524	+14,7%
Hamburg (Hochbahn)	4,0%	16,7 %	212	240	+13,2%
Deutschland (VDV)**[16]	-0,7%	5,7%	113	120	+6,2%
Köln (KVB)	6,1%	11,6%	251	263	+4,8%
Stuttgart (SSB)*	4,3%	6,1%	271	277	+2,2%
München (MVG)	13,5%	15,5%	365	372	+1,9%
Frankfurt a.M. (traffiQ)*	7,2%	7,3%	282	286	+1,4%
Berlin (BVG)	4,9%	4,2%	267	264	-1,1%

** abweichender Bezugszeitraum 2007 - 2012*
*** abweichender Bezugszeitraum 2005 - 2011*
S-Bahn Berlin GmbH: UBF/EW 2005: 105; 2012: 111, Bilanz 2005-2012: +5,7%

Absolut gesehen kommen in Wien (Spitzenreiter) im Jahr 2012 auf jeden Einwohner 523 Fahrgastfahrten, im Jahr 2005 waren es 457 Fahrgastfahrten pro Einwohner. Dies entspricht

[15] Bevölkerungszahlen vor Bereinigung durch Zensus 2011, da die bereinigten Zahlen noch nicht für alle Städte verfügbar sind (Stand: Juli 2013).
Datenquellen: Statistische Ämter der Städte oder Länder.
Für Deutschland Statistisches Bundesamt: Lange Reihen 1950 - 2011.

[16] Verband deutscher Verkehrsunternehmen : VDV Statistik 2011. Stand September 2012.

einer Steigerung der Potenzialausnutzung um fast 15 %. In Hamburg (2. Platz der Rangreihung) stieg die Zahl der Fahrgastfahrten von 212 im Jahr 2005 auf 239 im Jahr 2012 und damit um mehr als 13 %. Deutschlandweit gelang es den (hier belegt für die im VDV organisierten Unternehmen), die Zahl der Fahrgastfahrten pro Einwohner um über 6 % von 113 auf 120 zu steigern (zwischen 2007 und 2012).

Bezieht man für Berlin nur die BVG in die Berechnungen ein, so belegt das Unternehmen in diesem Vergleich nicht nur mit Abstand den letzten Platz, sondern verzeichnet zudem als einziges einen Rückgang der Fahrgastfahrten pro Einwohner und damit eine negative Bilanz.

Im Ergebnis gelingt es in den betrachteten Städten in sehr unterschiedlichem Maße, das durch Bevölkerungswachstum entstehende Fahrgastpotenzial abzuschöpfen. Die „Mitnahmeeffekte“ bei den Fahrgastzahlen, die sich aus der wachsenden Stadt für die betrachteten kommunalen Unternehmen ergeben, werden in Berlin faktisch nicht genutzt.

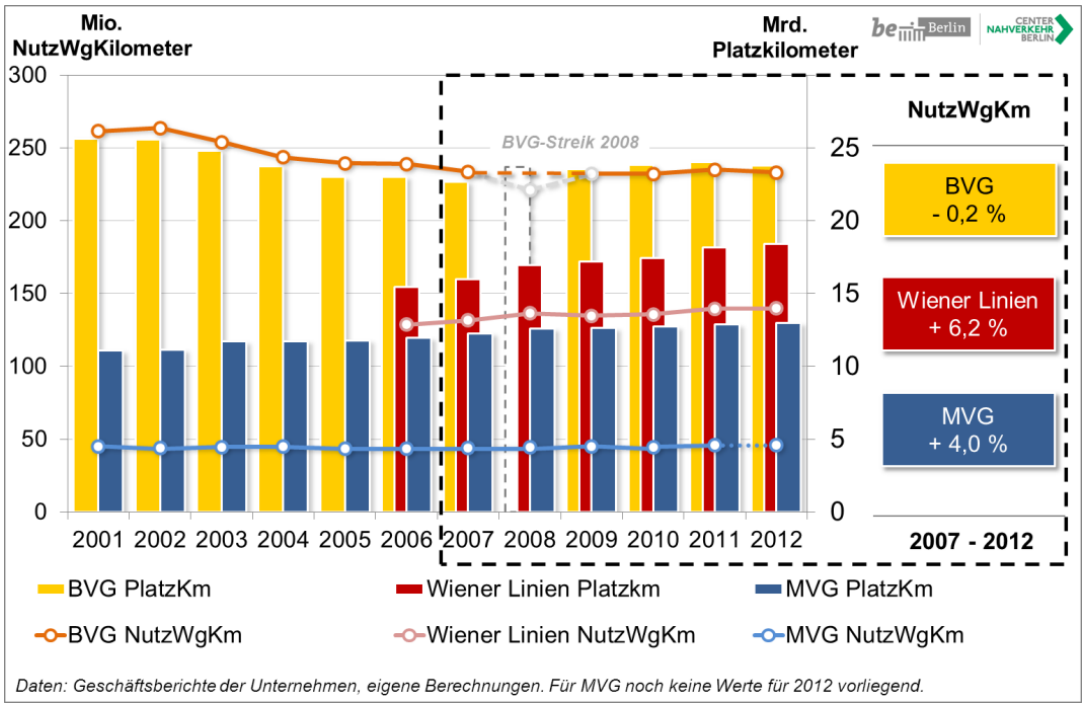
Schreibt man die bisherigen Trendverläufe fort, so deutet sich zudem an, dass Berlin bereits in diesem, spätestens im nächsten Jahr bei der Fahrgastnachfrage absolut wie prozentual von Wien überholt werden wird – und das, obwohl Wien mit 1,73 Mio. Einwohnern nur ca. halb so groß wie Berlin ist.

Die Bevölkerungszunahme ist natürlich nicht alleinig ausschlaggebend für die Entwicklung der Verkehrs- und ÖPNV-Nachfrage. Wirtschaftliche, stadträumliche und sozialstrukturelle Entwicklungen wirken sich ebenfalls erheblich auf die Nachfrageentwicklung aus. Darüber hinaus hat auch die Angebotsseite einen Einfluss darauf, wie attraktiv und damit wie stark nachgefragt die Angebote bei Busse und Bahnen sind.

2.5 Angebotsentwicklung

Daten zur Entwicklung des ÖPNV-Leistungsumfangs über einen längeren Zeitraum (Nutzwagenkilometer und Platzkilometer, letzteres ein Indikator für bereitgestellte Kapazitäten) liegen aus drei verschiedenen Städten bzw. für drei verschiedene Unternehmen vor (Abbildung 4 in Verbindung mit Tabelle 3).

Abbildung 4: Angebotsentwicklung Berlin, Wien und München



In Berlin wurden von 2001 bis 2007 Leistungen durch die BVG abgebaut. Im Rahmen des Verkehrsvertrags zwischen dem Land Berlin und dem Unternehmen, der im Jahr 2008 in Kraft trat, wurde das Leistungsvolumen auf der Basis des Jahres 2007 festgeschrieben, dessen Finanzierung gesichert und weitere Angebotskürzungen somit verhindert.[17]

Die in Tabelle 3 ablesbare negative Entwicklung der NutzWgKm bei positiver PlatzKm-Bilanz im Zeitraum 2007-2011 geht im Wesentlichen auf den Einsatz neuer Fahrzeuge mit höherer Kapazität zurück: So waren zwar weniger Fahrzeuge unterwegs, in diesen standen jedoch mehr Plätze zur Verfügung. Allerdings kam es im letzten Betrachtungsjahr (2011 auf 2012) erstmalig seit 2008 wieder zu Leistungsrückgängen.

Während das Berliner Angebot seit 2008 weitgehend stagniert und nur im SPNV Mehrleistungen bestellt wurden während bei der BVG per Saldo mit dem Leistungsvolumen aus dem Jahr 2008 agiert wird, stellt sich die Entwicklung in den Vergleichsstädten anders dar.

Tabelle 3: Bilanz der Angebotsentwicklung in Berlin, Wien, München 2001-2012

Stadt / VU	Kategorie	2001-2006	2007-2012
Berlin (BVG)	Nutzwagenkilometer	-8,6%	- 0,2%
	Platzkilometer	-10,2%	+ 5,0%
Wien (Wiener Linien)*	Nutzwagenkilometer	k.A.	+ 6,2%
	Platzkilometer	k.A.	+ 15%
München (MVG)	Nutzwagenkilometer	-3,6%	+ 4,0%
	Platzkilometer	7,9%	+ 5,8%

In München ist die Zahl der Nutzwagenkilometer im Zeitraum bis 2006 zwar gesunken, bei den Platzkilometern sind jedoch Zuwächse verzeichnet worden. Im Zeitraum 2007-2012 wurden in beiden betrachteten Kategorien Aufwüchse verzeichnet. Leistungsausweitung und Kapazitätszunahmen vollziehen sich hier fast parallel, zudem werden Straßenbahn und U-Bahn-Netze weiter ausgebaut. Der Leistungszuwachs setzt sich absehbar in der Zukunft vor. Für 2013 wurde ein weiterer Leistungsaufwuchs um knapp 5 % angekündigt[18].

In Wien wurde in den letzten Jahren eine noch deutlichere Angebotsoffensive umgesetzt. 6,2 % mehr Nutzwagen- und 15 % mehr Platzkilometer machen den ÖPNV in der Donaumetropole seit 2007 attraktiv und fangen die wachsende Nachfrage auf. Diese wird zudem durch eine gezielt auf Fahrgastbindung bzw. -gewinnung ausgerichtete Tarifpolitik stimuliert (vgl. nachfolgendes Kapitel 2.6). Deren Erfolg bedingt dann wiederum einen weiteren Angebotsaufwuchs, der ebenfalls bereits umgesetzt bzw. angekündigt ist.

2.6 Fahrpreise

Die Fahrpreise werden in den Städten (bzw. in Verbünden) mit Blick auf die Kosten der ÖPNV-Erbringung, auf die Angebotsqualität sowie auf die zur Verfügung stehenden Mobilitätsbudgets der Fahrgäste festgelegt. Mit Blick auf die Angebotsqualität, die Tarifintegration

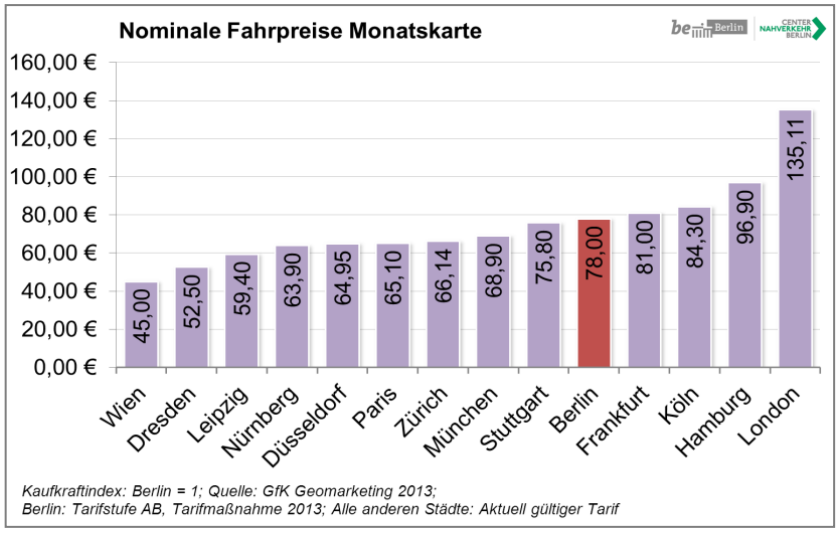
[17] Allerdings kam es bei der BVG im Jahr 2008 streikbedingt zu einem Rückgang der Verkehrsleistung. Als Bezugsjahr für die Langfristbetrachtung seit Inkrafttreten des Verkehrsvertrages wird daher i.d.R. das Jahr 2007 angegeben.

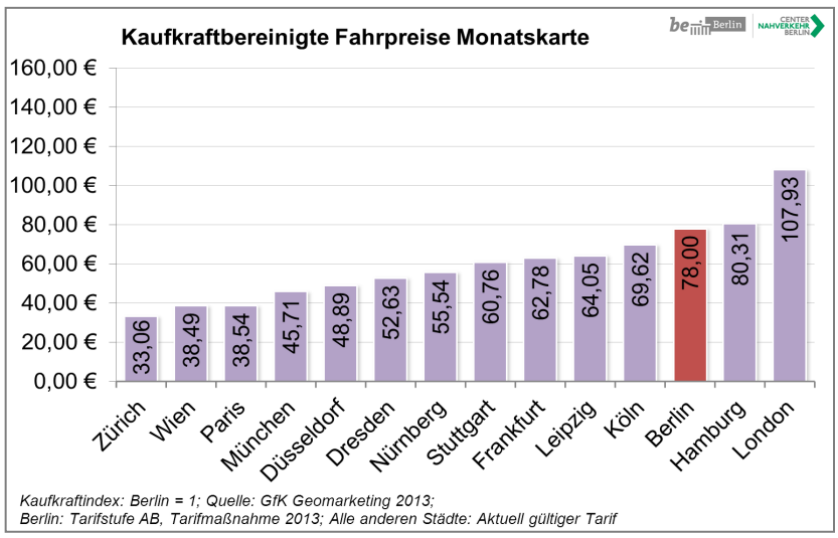
[18] MVG-Information für die Medien vom 16.07.2013: MVG-Angebot legt 2014 um 4,6 Prozent zu. Online unter: http://www.mvg-mobil.de/presse/2013-07-16_mvg-pressemeldung.pdf. Zugriff: 25.07.2013

aller Verkehrsmittel und den damit einhergehenden Nutzungsmöglichkeiten auch regional scheinen die Berliner Fahrpreise im Vergleich angemessen (Abbildung 5, obere Grafik).

Allerdings sollte bei einem Vergleich der Fahrpreise gerade mit Blick auf die unterschiedlichen soziodemographischen und ökonomischen Strukturen in verschiedenen Städten nicht allein der absolute (nominale) Fahrpreis zitiert werden, sondern die Kaufkraft[19] mit berücksichtigt werden (Abbildung 5). Hier belegt die Hauptstadt aktuell unter den 16 Bundesländern nur Platz 11. Mit Blick auf 402 Kreise und Gemeinden nimmt Berlin Rang 289 ein.[20]

Abbildung 5 Vergleich der Fahrpreise für Monatskarten in 16 europäischen Städten (nominal / kaufkraftbereinigt)





Ein solcher Vergleich von Berlin und 15 weiteren europäischen Städten zeigt, dass Berlin mit Bezug auf alle Fahrscheinarten, bei den nominalen Fahrpreisen stets einen Platz im „Mittelfeld“ (d. h. Platz 5 oder 6, gezählt vom jeweils höchsten Fahrpreis abwärts) belegt, bei einer Bereinigung um die Kaufkraft allerdings zum oberen und damit „teureren“ Segment gehört.

Kaufkraftbereinigt ist beispielsweise bei der Einzel- und Tageskarte jeweils nur London teurer, bei der Monatskarte London und Hamburg und bei der Jahreskarte London, Hamburg und Köln.

Neben den oben genannten Kriterien für die Fahrpreisfestlegung kann über den Fahrpreis auch ein Anreiz für die Nachfrage geschaffen werden. Ein konsequentes Beispiel für dieses Vorgehen ist Wien.

Hier wurde im Jahr 2012 der Fahrpreis für die Jahreskarte (bei Einmalzahlung) auf 365 Euro festgelegt. Das bedeutet: Für den „Signalpreis“ von einem Euro pro Tag (kaufkraftbereinigt sogar nur ca. 86 Cent pro Tag) ist der gesamte ÖPNV für die Fahrgäste nutzbar.
Nach Umsetzung der Tarifmaßnahme konnten die Wiener Linien einen sprunghaften Nach-

[19] Die Kaufkraft beschreibt das verfügbare Einkommen einer Person oder eines Haushalts, das nach Abzug aller regelmäßig wiederkehrenden Zahlungsverpflichtungen (zum Beispiel Wohnungsmieten, Kreditraten, Versicherungsprämien) noch für den Konsum zur Verfügung steht.
Der (für die Grafik verwendete) Kaufkraftindex gibt das Kaufkraftniveau einer Stadt / Region pro Einwohner im Vergleich zum europäischen Durchschnitt an.

[20] GfK-Prognose für 2013, zitiert nach: http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/kaufkraft-berliner-sind-mittelmass/7513334.html. Zugriff: 23.07.2013

frageanstieg verzeichnen. Innerhalb eines Jahres wuchs die Zahl der Stammkunden um über 30 Prozent (bzw. plus 125.000) auf eine halbe Million an.[21] Insgesamt verzeichneten die Fahrgastzahlen einen Anstieg von 875 Mio. im Jahr 2011 auf rund 907 Mio. im Jahr 2012 (+ 3,7 Prozent), die Einnahmen stiegen innerhalb eines Jahres von 458 Millionen auf 484 Mio. Euro (+5,7 Prozent von 2011 auf 2012). Nur mit diesen Auswirkungen auf der Erlösseite lässt sich die Wirtschaftlichkeit einer solchen Maßnahme aber nicht beurteilen. Insofern ist auch zu fragen, wie sich die Kostendeckung des ÖPNV entwickelt.

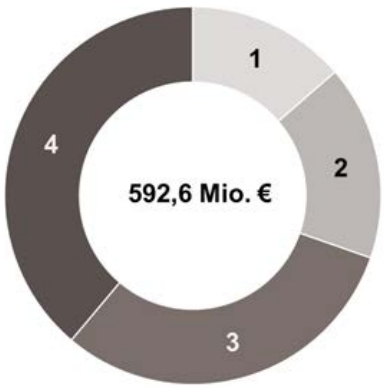
2.7 Kostendeckung und öffentliche Ausgleichszahlungen

Die Kosten des ÖPNV werden zum einen durch die Einnahmen der Unternehmen (v.a. aus Fahrkartenverkäufen) und zum anderen durch Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand gedeckt. Der Kostendeckungs- bzw. Nutzerfinanzierungsgrad beschreibt den Anteil an den Kosten, der direkt durch Fahrscheinverkäufe refinanziert wird. In der Regel streben alle Unternehmen danach, diesen Anteil zu erhöhen. Dafür gibt es zwei nicht ganz trennscharf abzugrenzende Möglichkeiten: Steigerung der Fahrpreise („Höheneffekt“) und Steigerung der Fahrgastzahlen („Mengeneffekt“).

Der Vergleich des Kostendeckungsgrads ist zwar mit Ungenauigkeiten verbunden, da insbesondere die Berücksichtigung der Infrastrukturkosten bei der Angabe der Kostendeckung sehr unterschiedlich und teilweise unklar gehandhabt wird. Allerdings lässt der Blick auf einige Kennziffern der Unternehmen den Schluss zu, dass ein gutes Angebot bei angemessenen Fahrpreisen Mengen- und Höheneffekt am besten miteinander kombiniert – zum wirtschaftlichen Vorteil des Unternehmens.

Das deutlichste Beispiel sind die Wiener Linien. Diese geben an, dass 60 % der ÖPNV-Kosten durch den Fahrscheinverkauf gedeckt werden.[22] In Berlin (BVG) liegt der Nutzerfinanzierungsgrad demgegenüber dem Unternehmen zufolge bei aktuell etwa 47 %, in Stuttgart (SSB) und Hamburg (Hochbahn) bei 57 %, in Köln (KVB) bei 56 %, in Leipzig (LVB) bei 38 % und in Frankfurt am Main (traffiQ) bei 74 %. Die Schlussfolgerung lautet: trotz massiver Fahrpreissenkung ist es in Wien gelungen, die Wirtschaftlichkeit der Verkehrserbringung zu erhöhen. Für Berlin scheinen weder Mengeneffekt noch Höheneffekt derzeit wirklich zu greifen.

Tabelle 4: Zahlungen des Landes an die BVG 2012



Zahlungen des Landes an die BVG 2012		Mio. €
1	Vergütung der erbrachten Verkehrsleistung gemäß VV	80,8
2	Ausgleich für Einnahmeausfälle aus Schüler-, Schwerbehindertenverkehren sowie Sozialti-	98,9
3	Vergütung für den Erhalt der Infrastruktur gemäß VV	182.6
4	Sonderzahlungen zum Infrastrukturausbau	230,2
Summe		592,6

[21] http://derstandard.at/1358304268359/Die-Wege-der-Wiener-Oeffis-und-Fahrrad-mit-starken-Zuwaechsen. Zugriff: 23.07.2013

[22] http://derstandard.at/1334796134859/Oeffi-Tarife-Wiener-Linien-Alles-neu-macht-der-Mai. Zugriff: 23.07.2013

In Berlin sind aus dem Landeshaushalt Jahr 2012 durch SenStadtUm Ausgleichszahlungen in Höhe von 592,6 Mio. € geleistet worden, davon 80,5 Mio. € für die Erbringung von Verkehrsleistungen[23] und 182,5 Mio. € für die vertragsgemäße Vorhaltung der Infrastruktur. Hinzu kamen Sonderzahlungen für den Infrastrukturausbau (U5-Lückenschluss, Straßenbahn). Ausgleichszahlungen für den Schüler- und Schwerbehindertenverkehr sowie für den ermäßigten Tarif beim Berlin-Ticket-S wurden durch SenWTF in Höhe von 98,9 Mio. Euro gezahlt (Tabelle 4). Darin nicht dargestellt sind die Zahlungen, die vom Land für die Beschaffung von Fahrzeugen bei U- und Straßenbahn aufgewendet werden.

In Wien beträgt der jährliche Ausgleichsbetrag ca. 730 Millionen Euro, darin inbegriffen sind ebenfalls die Finanzierung des Infrastrukturausbaus, v. a. die Erweiterung des U-Bahn-Netzes, sowie der Kauf neuer Fahrzeuge.[24]

In Frankfurt am Main betragen die öffentlichen Zahlungen für die Erbringung von Verkehrsleistungen ca. 60 Mio. Euro, etwa zwei Drittel davon werden im Querverbund finanziert, das restliche Drittel durch Zahlungen der Stadt Frankfurt.

In München werden die Kosten der Verkehrserbringung der MVG, die nicht aus Fahrgelderlösen gedeckt werden, über eine Gewinn-Verlust-Übertragungsvereinbarung im Rahmen der Holding[25] ausgeglichen. Die Stadt München beteiligt sich darüber hinaus auch direkt an der Finanzierung der für 2014 angekündigten Mehrleistungen.[26]

In allen betrachteten Städten leistet die öffentliche Hand Ausgleichszahlungen für die Leistungserbringung sowie für die Anwendung ermäßigter Tarife, z.B. für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten.

3 Fazit

Zwar gibt es in Berlin nach wie vor ein gutes bis sehr gutes Angebot, wie u.a. der Monitoringbericht des Landes und die regelmäßig veröffentlichten Qualitätsberichte zeigen. Und auch die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten wächst. Im Vergleich wird jedoch deutlich, dass es in anderen Städten deutlich besser gelingt, die durch Bevölkerungswachstum entstehenden neuen Fahrgastpotenziale für den ÖPNV zu erschließen.

Dies liegt u.a. daran, dass angebotsseitig in Berlin die Potenziale, die die wachsende Stadt für den ÖPNV bietet, nicht ausgeschöpft werden. Angesichts bereits auftretender Kapazitätsengpässe besteht dafür im Rahmen des verfügbaren Leistungsvolumens kein Spielraum. Oder anders gesagt: schon der vergleichsweise mäßige Erfolg am Fahrgastmarkt ist mit dem vorhandenen Angebot kaum noch zu bewältigen.

Angebotsreduzierungen und damit eine Ausdünnung des Netzes sind hingegen keine Option. Zum einen würde damit genau gegenteilig auf die Erfordernisse einer wachsenden Stadt reagiert werden. So benötigen die zur Verfügung stehenden großflächigen Entwicklungsstandorte in den äußeren Stadtbereichen teilweise eine grundsätzlich neue Erschließung. Aber auch die für Wohnen und Arbeiten attraktiven Gebiete in innerstädtischen, integrierten Lagen erfordern ÖPNV-Angebote in einer Leistungsfähigkeit und Qualität, die dort im Moment oft nicht gegeben sind. Zum anderen würden durch eine Ausdünnung der Angebote die ohnehin langen Reiseweiten durch größere Entfernungen zur Haltestelle weiter verlängert. Für Fahrgäste, für die der ÖPNV die einzige Mobilitätsalternative darstellt, entstünden erhebliche Nachteile in ihrer Alltagsmobilität, wenn die im Sinne der Daseinsvorsorge gesetzten

---

[23] Durch SenStadtUm wurden zudem 232,4 Mio. € an die S-Bahn-Berlin GmbH sowie 51,5 Mio. € an die Unternehmen im Regionalverkehr für die Leistungserbringung gezahlt.

[24] vgl. Fußnote 21

[25] Die Stadtwerke München GmbH befindet sich zu 100 Prozent im Besitz der Landeshauptstadt München.

[26] vgl. Fußnote 18

Zugangsstandards verletzt oder „aufgeweicht“ würden. Das verkehrspolitische Ziel der „Mobilitätssicherung für alle“ wäre dann nicht länger erreichbar. Für wahlfreie Fahrgäste würde dies den Trend zum Umstieg befördern, allerdings in die aus ÖPNV-Sicht falsche Richtung: nämlich hin (bzw. zurück) zum Auto. Die Folgen wären u. a. mehr Staus, mehr Unfälle, höherer Ressourcenverbrauch und negativen Umwelteffekte.

Dank vielfältiger multi-modaler Angebote bestehen auch zunehmend attraktive Mobilitätsalternativen ohne eigenes Auto. Das Potenzial für den ÖPNV ist hierbei enorm, denn multimodales Mobilitätsverhalten ohne Bus oder Bahn ist kaum vorstellbar. Inwieweit das multimodale Verhalten zunimmt und ob die öffentlichen Verkehrsmittel im multimodalen (Umwelt-)Verbund „Rückgrat oder Resterampe“[27] sein werden, hängt jedoch auch davon ab, wie attraktiv der ÖPNV gestaltet und positioniert wird.

Neben einer auf das Fahrgastwachstum ausgerichteten Angebotsgestaltung nutzen andere Städten zudem das Instrumentarium der Tarifgestaltung deutlich stärker dafür, Anreize für Mehrnachfrage zu schaffen. In Berlin hingegen wird der zum 1. August 2013 erfolgte Anstieg der Fahrpreise mit steigenden Kosten (statt mit besserer Qualität und mehr Leistung) begründet. Nachhaltig ist diese Entwicklung nicht. Denn bereits durch die Fahrpreissteigerungen der Jahre 2011, 2012 und 2013 (jeweils +2,8 % im Durchschnitt) ist das Maximum der Fahrpreissetzung für einzelne Ticketsortimente (insb. im Bartarif) nahezu erreicht.
Weiteren Fahrpreissteigerungen sind nicht zuletzt durch die Kaufkraftentwicklung Grenzen gesetzt. Auch bei positiver wirtschaftlicher Entwicklung ist nicht zu erwarten, dass die Nutzer erheblich mehr zur ÖPNV-Finanzierung beitragen können - zumindest nicht über die Fahrpreishöhe. Der Mengeneffekt, also Fahrgäste zu gewinnen, wie es u.a. Wien vormacht, bietet für Berlin jedoch noch großes Potenzial.

Angebotsausweitungen, die es ermöglichen, mit der Fahrgastentwicklung Schritt zu halten bzw. die Fahrgastzahlen noch weiter zu steigern, sind in Berlin anders als in anderen Städten derzeit nicht bzw. nur in geringem Umfang möglich.[28] Um mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, muss also durch das Land und die Verkehrsunternehmen nachgesteuert werden. Dazu gehört einerseits die bessere Ausnutzung der Kapazitäten im vorhandenen Netz. Die Erfahrungen der anderen Städte zeigen andererseits: mehr Leistung und bessere Qualität sind der Schlüssel zur Ausnutzung von Wachstumspotenzialen im Fahrgastmarkt. Dafür gilt es, die notwendige Finanzierung zu sichern.

Im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Nahverkehrsplans 2014-2018 hat sich SenStadtUm intensiv mit den Möglichkeiten für die mittel- und langfristige Angebotsgestaltung auseinandergesetzt. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass bereits durch einen moderaten Aufwuchs des Leistungsvolumens die Attraktivität des ÖPNV-Gesamtsystems erheblich gesteigert werden könnte. Dies bewirkt nicht nur positive Effekte für die Berliner Bevölkerung und Wirtschaft, sondern stärkt auch die Position der Hauptstadt im bundesweiten und europäischen Standortwettbewerb.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Gemessen am Bevölkerungswachstum in Berlin besteht für den ÖPNV noch Potential für weitere Fahrgastzuwächse. Um dieses zukünftig besser auszuschöpfen soll das Angebot entsprechend der Bevölkerungsentwicklung in Bezug auf Leistungsvolumen, Qualität, Fahrpreise, Fahrgastorientierung und Finanzierung weiterentwickelt werden. In diesen Prozess werden die Erfahrungen aus anderen Ballungsräumen einfließen.

---

[27] Als Rückgrat wird er von den Nutzern in ihre Alltagsmobilität integriert, ist zudem Treiber multimodalen Verhaltens. Als „Resterampe“ werden nur die Wege erledigt, für die es aus klimatischen und topographischen (es regnet bzw. die Straße ist zu steil fürs Radfahren) oder aus Verfügbarkeitsgründen (kein CarSharing-Auto in Reichweite) gerade keine andere attraktive Alternative besteht

[28] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. NVP-Monitoringbericht 2009 - 2012. Stand April 2013.

ÖPNV Städtevergleich Anhang	Berlin		München		Hamburg	
Rahmendaten	2012		2012		2012	
Einwohnerzahl Stadtgebiet (vor Zensusbereinigung)	3.543.676		1.439.474		1.813.587	
Fläche in km²	892		310		755	
Einwohner/km²	3.973		4.643		2.402	
Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2012	4,9%		13,5%		4,0%	
Kaufkraftindex (K) Dtl. (Europa) (2013)	91 (142,3)		137,2 (214,5)		109,8 (171,7)	
Ø Einkommen/Einwohner im Monat (2009)	1320,25 (2009)		1962,5 (2009)		2011,42 (2009)	
Arbeitslosenquote (2012)	12,3% (2012)		5,6% (2012)		7,5% (2012)	
PKW/1000 Einwohner	324		463		403	
Verkehrsdaten						
ÖPNV Grunddaten	2012		2012		2012	
Beförderte Personen (UBF in Mio.)/Jahr	395	S-Bahn	536	MVG	259	S-Bahn
	937	BVG			435	Hochbahn
Fahrten pro Person und Jahr	111	S-Bahn	372		143	S-Bahn
	264	BVG			240	Hochbahn
Fahrgastentwicklung 2005 bis 2012	10,5%	S-Bahn			k.A.	S-Bahn
	4,2%	BVG	15,5%		16,7%	Hochbahn
Modal Split	2008		2008		2010 (2% Sonstiges)	
ÖV	27%		21%		17%	
Fahrrad	13%		14%		12%	
Fuß	29%		28%		28%	
MIV	32%		37%		41%	
Verkehrssysteme (ohne Regionalverkehr)						
Streckenlänge km / Haltestellen, Bhf	257	133	442	149	147	68
Streckenlänge km / Haltest.,Bhf	145	173	95	100	101	103
Streckenlänge km / Haltestellen, Bhf	190	374	79	165	-	-
Streckenlänge km / Haltestellen, Bhf	1.180	2.482	454	923	1.400	2.070
Sonstiges	-	-	-	-	-	-

ÖPNV Städtevergleich Anhang	Köln		Frankfurt am Main		Wien	
Rahmendaten	2012		2012		2012	
Einwohnerzahl Stadtgebiet (vor Zensusbereinigung)	1.044.555		700.259		1.731.236	
Fläche in km²	405		248		415	
Einwohner/km²	2.579		2.824		4.172	
Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2012	6,1%		7,2%		5,9%	
Kaufkraftindex (K) Dtl. (Europa) (2013)	110,3 (172,3)		117,5 (183,6)		(104,9)	
Ø Einkommen/Einwohner im Monat (2009)	1691,5 (2009)		1612,5 (2009)		1.725 € (2010)	
Arbeitslosenquote (2012)	9,5% (2012)		7,4 % (2012)		9,5% (2012)	
PKW/1000 Einwohner	427		447		390	
Verkehrsdaten						
ÖPNV Grunddaten	2012		2012		2012	
Beförderte Personen (UBF in Mio.)/Jahr	275	KVB	200	traffiQ	907	Wiener Linien
Fahrten pro Person und Jahr	263		286	(*Angabe für 2007 - 2012)	524	
Fahrgastentwicklung 2005 bis 2012	11,6%		7,34%*		19,7%	
Modal Split	2006		2008		2011	
ÖV	21%		24%		37%	
Fahrrad	12%		14%		34%	
Fuß	24%		35%			
MIV	43%		27%		29%	
Verkehrssysteme (ohne Regionalverkehr)						
S Streckenlänge km / Haltestellen, Bhf	226	132	303 (Verbund)	111 (Verbund)	--	--
U Streckenlänge km / Haltest.,Bhf	238	223	110	87	74	101
Tram Streckenlänge km / Haltestellen, Bhf	-	-	111	139	222	1.056
BUS Streckenlänge km / Haltestellen, Bhf	558	693	530	695	717	3.626
Sonstiges	Seilbahn		-	-	--	--

Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2014-2018

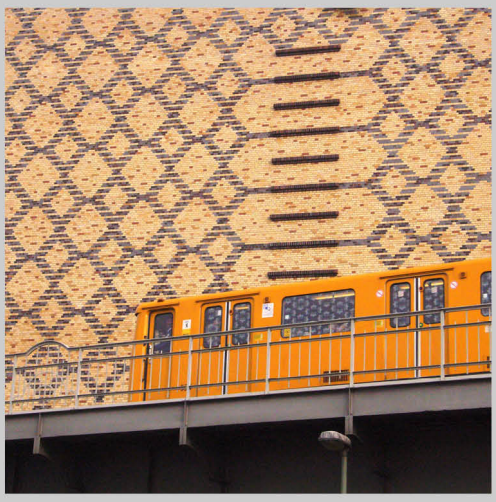
Anhang A5:

Monitoringbericht 2009-2011/2012

be Berlin









NVP-Monitoringbericht 2009 – 2011/2012

inkl. Planungsgrundlagen
NVP 2014 – 2018

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Umwelt

Berlin

Verantwortlich

Land Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung VII Verkehr

Bearbeitung

Center Nahverkehr Berlin GbR
Bernburger Straße 27
10963 Berlin

April 2013

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung 1

II. Rahmenbedingungen des Berliner ÖPNV 2009-2011 2

II.1 Sozioökonomische Entwicklung 2
II.1.1 Bevölkerungsentwicklung 2
II.1.2 Erwerbstätigkeit und Einkommen 6
II.1.3 Soziale Stadtentwicklung 8
II.2 Rechtsrahmen 12
II.3 Umweltbezogene Rahmenbedingungen 12
II.4 Verkehrsverträge 14
II.4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 14
II.4.2 U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre 17
II.5 Finanzieller Rahmen 17

III. Ziele für den ÖPNV: Zielerreichung 2009 bis 2011/2012 20

III.1 Öffentliche Interessen (angebotsorientierte Ziele) 21
III.2 Nutzerinteressen (nachfrageorientierte Ziele) 22
III.3 Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs 24
III.4 Gender Check NVP-Monitoring 2009-2011/12 26

IV. Rahmenvorgaben und Angebotsstandards 33

IV.1 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen 33
IV.1.1 Neubau von Infrastruktur 33
IV.1.2 Optimierung der vorhandenen Infrastruktur / ÖPNV-Priorisierung 34
IV.2 Angebotsumfang 37
IV.3 Planungsschwerpunkte 2010 bis 2014 38
IV.3.1 Umsetzung der Planungsschwerpunkte 39
IV.3.2 Angebotsentwicklung 2009 bis 2012 40
IV.4 S-Bahn-Krise 48
IV.4.1 Chronologie der Krise 49
IV.4.2 Ursachen der Krise 50
IV.4.3 Folgen der Krise 51
IV.5 Einhaltung quantitativer Angebotsstandards 51
IV.5.1 Erschließungsstandards 51
IV.5.2 Bedienungsstandards 57
IV.5.3 Verbindungsstandards 60
IV.6 Einhaltung qualitativer Angebotsstandards 66
IV.6.1 Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung 66
IV.6.2 Sicherheit 73
IV.6.3 Ausstattung, Kapazität und Zustand von Stationen und Fahrzeugen 76
IV.6.4 Information und Kommunikation 79
IV.6.5 Barrierefreiheit 80
IV.6.6 Kundenzufriedenheitsbasiertes Bonus-Malus-System 88
IV.6.7 Umweltschutz 89
IV.7 Integration des öffentlichen Nahverkehrs 93
IV.7.1 Integration der verschiedenen ÖPNV-Angebote 93
IV.7.2 Verbesserung der Verknüpfung mit dem Umland 93
IV.7.3 Integration der Verkehrsträger im Umweltverbund 94
IV.8 Tarif und Vertrieb 96

V. Ausblick: Zukünftige Entwicklungen 98

V.1 Wachsende Stadt: Bevölkerungsprognose 98
V.1.1 Berlinweite Entwicklung 98
V.1.2 Bevölkerungsentwicklung nach den Bezirken 99
V.1.3 Wanderungstrends 101
V.1.4 Veränderung der Altersstruktur 102
V.1.5 Altersstruktur nach den Bezirken 103
V.1.6 Veränderung der Schülerzahlen 104
V.2 Wirtschafts- und Flächenentwicklung 106
V.3 Soziale Stadtentwicklung 106
V.4 Neuregelungen des PBefG 108
V.4.1 Inhalte der Novellierung 108
V.4.2 Vorgaben zur Barrierefreiheit des novellierten PBefG vom 01.01.2013 109
V.5 Elektromobilität 110
V.6 Mobile Dienste 111
V.7 Schlussfolgerungen für den NVP 2014-2018 112

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Regionalverkehr auf dem Territorium des Landes Berlin in den Jahren 2009-2011: Leistungen der einzelnen Betreiber gemäß der Verkehrsverträge 16
Tabelle 2: Ausgleichszahlungen an die BVG für die Anwendung ermäßigter Tarife 19
Tabelle 3: Umsetzung der Anforderungen zu Gender-Aspekten im ÖPVN 2009-2011/12 27
Tabelle 4: Realisierte Anlagen zur ÖPNV-Beschleunigung bei Bus und Straßenbahn 2009 bis 2011 35
Tabelle 5: Angebotsvolumen 2009-2011 der Verkehrsträger 38
Tabelle 6: Erschließungsstandards tags/nachts 52
Tabelle 7: Erreichte Erschließungswirkung 52
Tabelle 8: Verkehrszeiten nach NVP 58
Tabelle 9: Mindesttakt des NVP nach Verkehrszeiten und Produkten 58
Tabelle 10: Verbindungsstandards für Zentren 61
Tabelle 11: Definitionen und NVP-Vorgabe für Pünktlichkeit der Verkehrsträger 68
Tabelle 12: Ausgewählte Straftaten im ÖPNV 2006-2011 (inkl. Taschendiebstahl) 73
Tabelle 13: Kapazitätsdefinitionen und ihre Bedeutung 76
Tabelle 14: Entwicklung der Anzahl barrierefreier Bahnhöfe 2009-2012 80
Tabelle 15: Zwischen 2009 und 2012 mit Aufzügen ausgestattete U-Bahnhöfe 82
Tabelle 16: Einsatz von Niederflurstraßenbahnen / Mindesttakte barrierefreier Bedienung 87
Tabelle 17: Schadstoffklassen Bus, Vorgaben und erbrachte Fahrleistung 2009-2011 90
Tabelle 18: Lärmemissionen Busflotte nach Anteil Fahrleistung 2009-2011 92

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Langzeittrend der Bevölkerungsentwicklung in Berlin / Vergleich mit der bei der Erstellung der Eckpunkte NVP 2010-2014 gültigen Prognose 2007-2030 2

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung 2008-2012 in den Berliner Bezirken 3

Abbildung 3: Zu- und Abnahme der Bevölkerung 2008-2011 auf Baublockebene 4

Abbildung 4: Einwohner/innen in Berlin nach Geschlecht und Alter (Dezember 2011)....5

Abbildung 5: Veränderung der Einwohnerzahl 2011 zu 2008 nach Geschlecht 5

Abbildung 6: Erwerbstätige am Arbeitsort Berlin 2008-2011 7

Abbildung 7: Erwerbstätige, Beschäftigte und Arbeitslosenquote in Berlin 2008-2012....7

Abbildung 8: Entwicklung des Haushaltsnettoeinkommens 2005-2011....8

Abbildung 9: Prozentuale Entwicklung von Haushaltsnettoeinkommen und Verbraucherpreisindex....9

Abbildung 10: Teilgebiete des „Monitorings Soziale Stadtentwicklung“....10

Abbildung 11: Ausgleichsleistungen des Landes Berlin für Verkehrsleistungen 2009-2011 18

Abbildung 12: Zahlungen des Landes an die BVG für Investitionen in die Infrastruktur 2009-2011 18

Abbildung 13: Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV 2007-2012....22

Abbildung 14: Entwicklung der Fahrgastzahlen 2008-2011 nach Verkehrsträgern (nur Berlin) 23

Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl: Wie viel Verkehrsmittel nutzen Berliner/innen am Tag 24

Abbildung 16: Angebotsentwicklung 2009 42

Abbildung 17: Angebotsentwicklung 2010 43

Abbildung 18: Angebotsentwicklung 2011 46

Abbildung 19: Angebotsentwicklung 2012 47

Abbildung 20: Anzahl Viertelzüge S-Bahn Berlin GmbH montags bis freitags per 7:00 Uhr im Linieneinsatz 01.01.2009 bis 31.01.2013....48

Abbildung 21: Erschließung Gesamtstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Zielwert: 86,4 % 54

Abbildung 22: Erschließung Innenstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Zielwert 86,4 % ...54

Abbildung 23: Erschließung Gesamtstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 % 55

Abbildung 24: Erschließung Innenstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 % 55

Abbildung 25: Erschließung Gesamtstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 % 56

Abbildung 26: Erschließung Innenstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 %....57

Abbildung 27: Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der HVZ 59
Abbildung 28: Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der NVZ 59
Abbildung 29: Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der SVZ 60
Abbildung 30: Fahrtzeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte 62
Abbildung 31: Umsteigehäufigkeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte 62
Abbildung 32: Fahrzeiten zu den Hauptzentren 63
Abbildung 33: Umstiege zu den Hauptzentren 64
Abbildung 34: Fahrzeiten zu den Stadtteilzentren – 1x Umsteigen 64
Abbildung 35: Umstiege zu den Stadtteilzentren – ohne Umsteigen 65
Abbildung 36: Fahrzeiten zu Ortsteilzentren – ohne Umsteigen 65
Abbildung 37: Erreichte Zuverlässigkeit der Verkehrsträger 2009-2011 66
Abbildung 38: Zuverlässigkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009-2011 67
Abbildung 39: Verlässlichkeit aus Kundensicht 68
Abbildung 40: Erreichte Pünktlichkeit der Verkehrsträger 2009-2011 69
Abbildung 41: Pünktlichkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009-2011 70
Abbildung 42: Pünktlichkeit aus Kundensicht 71
Abbildung 43: Anschlussquoten U-Bahn, Straßenbahn, Bus 2009-2011 72
Abbildung 44: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr in den Fahrzeugen 74
Abbildung 45: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr an den Haltestellen. 74
Abbildung 46: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach Tageszeiten 2006-2011 bei der BVG 75
Abbildung 47: Entwicklung der 100%-Meldungen beim Bus 2008-2011 77
Abbildung 48: Platzangebot in den Verkehrsmitteln aus Kundensicht 78
Abbildung 49: Aufzüge im Berliner S-Bahnnetz 81
Abbildung 50: Aufzüge im Berliner U-Bahnnetz 83
Abbildung 51: Nutzung und Bewertung von Aufzügen aus Kundensicht 84
Abbildung 52: Kundensicht auf Nutzbarkeit der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen 88
Abbildung 53: Schadstoffklassen Bus nach Fahrleistung 2009-2011 90
Abbildung 54: Lärmemissionen Busflotte (in db(A)) nach Anteil Fahrleistung 2009-2011 92
Abbildung 55: Index: Entwicklung der Fahrpreise für ausgewählte Fahrscheine (2007 = 100) 96
Abbildung 56: Bevölkerungsentwicklung in Berlin absolut 2000-2030 (Prognose) 99

Abbildung 57: Bevölkerungsentwicklung prozentual in den Bezirken 2011-2020 und 2020-2030 100
Abbildung 58: Bevölkerungszahlen absolut in den Bezirken 2011, 2020 und 2030..... 100
Abbildung 59: Bevölkerungswanderungen Berlin 2005-2011..... 101
Abbildung 60: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Berlin bis 2030 (in Tsd.) 102
Abbildung 61: Veränderung der Altersgruppe der 6 bis unter 18jährigen 2011 bis 2030.. 103
Abbildung 62: Veränderung der Altersgruppe 80 Jahre und älter 2011 bis 2030 104
Abbildung 63: Entwicklung der Schülerzahlen 2004-2011 und 2012-2020 (Prognose) 105

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeinsprachliche Abkürzungen nicht aufgeführt

ADAC	Allgemeiner deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e.V.
AfS	Amt für Statistik Berlin -Brandenburg
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
B+R	Bike+Ride
BEnSpG	Berliner Energiespargesetz
Bf.	Bahnhof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts
CO_2	Kohlendioxid
DAISY	Dynamisches Auskunfts- und Informationssystem der BVG
DB AG	Deutsche Bahn AG
dB(A)	Dezibel (Bewertungskurve A)
DIN	Deutsche Industrienorm
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EEV	enhanced environmentally friendly vehicle (Emissionsstandard)
EF	Einzelfahrten
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
GWP	Global Warming Potential
Hst.	Haltestelle
Hbf	Hauptbahnhof
Hrsg.	Herausgeber
HTW	Hochschule für Technik und Wirtschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGEB	Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.
IHK	Industrie- und Handelskammer
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
LABO	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten
LfB	Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung
LGBG	Landesgleichberechtigungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	„Mobilität in Deutschland“ (bundesweite Haushaltsbefragung)
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MR	Märkische Regiobahn
NE	Regionalverkehrslinie der Niederbarnimer Eisenbahn
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NOx, NO_2	Stickoxide, Stickstoffdioxid

NV	Nachtverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ODP	Ozone Depletion Potential (Ozonabbaupotenzial)
OE	Regionalverkehrslinie der Ostdeutschen Eisenbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-G	ÖPNV-Gesetz des Landes Berlin
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p. a.	pro Jahr
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKS	Polizeiliche Kriminalstatistik
RASt ’06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
QSV	Qualitätssicherungsvereinbarung
RB	RegionalBahn (Produktbezeichnung der DB Regio AG)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress (Produktbezeichnung der DB Regio AG)
RiLSA	Richtlinie für Lichtsignalanlagen
SenBJW	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft
SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SenStadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
SenWTF	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung
SEV	Schienenersatzverkehr
SF	Schülerfahrten
SOK	Schienenoberkante
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr des Landes Berlin
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
ViZ	Verkehrsinformationszentrale (Nachfolger der VMZ)
VKRZ	Verkehrsregelungszentrale
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen
VLB	Verkehrslenkung Berlin
VMZ	Verkehrsmanagementzentrale Berlin Betreibergesellschaft mbH
VU	Verkehrsunternehmen
VwV StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
WISTA	Wissenschaftsstadt Adlershof
Zkm	Zugkilometer
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

I. Einleitung

In seiner Sitzung am 01.07.2010 hat das Abgeordnetenhaus von Berlin die Eckpunkte zum Nahverkehrsplan (NVP 2010-2014) beschlossen. Der Eckpunkte-Beschluss inkl. der durch das Abgeordnetenhaus gestellten weiteren Arbeits- und Prüfaufträge bilden seitdem die Grundlage für die Angebotsgestaltung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landes Berlin. Im Frühjahr 2012 wurde die frühzeitige Fortschreibung des NVP 2014-2018 durch Politik und Verwaltung vereinbart. Eine Grundlage der Fortschreibung ist das Monitoring der ÖPNV-Entwicklung in den Jahren 2009 bis 2011/2012.

Das Monitoring beinhaltet die Beschreibung und Bewertung der wesentlichen Entwicklungen des Berliner ÖPNV, die sich seit Fertigstellung des letzten Monitoringberichts (2009) ereignet haben. Ziel ist es, zu überprüfen und zu dokumentieren, inwieweit die Aufgabenstellungen und Prüfaufträge, die durch Senat und Abgeordnetenhaus im Rahmen der Eckpunkte beschlossen wurden, erfüllt wurden. Die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen sind zu dokumentieren und hinsichtlich ihres Beitrags zur Erreichung der Ziele der Berliner Nahverkehrsplanung zu beurteilen.

Der vorliegende Monitoringbericht greift in wesentlichen Teilen auf das kontinuierliche Leistungs- und Qualitätscontrolling im Land Berlin zurück. Durch dieses überprüft die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) in Wahrnehmung ihrer Funktion als Aufgabenträger für den Berliner ÖPNV kontinuierlich die Umsetzung der Verkehrsverträge mit den Unternehmen.
Die Ergebnisse des Controllings werden durch den Aufgabenträger bzw. durch von ihm beauftragte Dritte (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) sowie Center Nahverkehr Berlin (CNB)) regelmäßig im Internet veröffentlicht. Damit gewährleistet der Aufgabenträger dauerhaft Transparenz zu den aktuellen Entwicklungen im ÖPNV. Die Zusammenstellung der Ergebnisse des Monitorings im Rahmen dieses Berichts dient daher vor allem dazu, Langfristtrends zu identifizieren, die Erreichung der Ziele zu bemessen und zu bewerten sowie aus diesen Handlungserfordernisse abzuleiten, die im Zuge der NVP-Fortschreibung berücksichtigt werden müssen.
Das letzte abgeschlossene Berichtsjahr des Leistungs- und Qualitätscontrollings ist das Jahr 2011, so dass ein Teil der Aussagen zur ÖPNV Leistungserbringung und Qualität nur für den Zeitraum 2009-2011 getroffen werden können.

Der Monitoringbericht hat die Aufgabe, die Entwicklungen der letzten Jahre nachzuvollziehen und in Bezug auf die Zielstellungen der NVP-Eckpunkte zu bewerten. Darüber hinaus trifft er auch Aussagen zu den Entwicklungstrends der nächsten Jahre, welche die Grundlagen für die Fortschreibung des NVP für den Zeitraum 2014-2018 bilden.

- Kapitel 2 enthält Analysen und Bewertungen zur Entwicklung der relevanten Rahmenbedingungen, welche Nachfrage und Angebotserstellung im Monitoring-Zeitraum beeinflusst haben.
- Kapitel 3 bewertet die Erreichung der grundlegenden Ziele der ÖPNV-Entwicklung im Land Berlin, welche den Eckpunkten zum NVP und damit der ÖPNV-Planung und Organisation 2010-2014 zugrunde lagen.
- Kapitel 4 enthält die für die Zielbewertung maßgeblichen Inhalte und bereitet diese detailliert im Hinblick auf Infrastruktur, Angebotsumfang, Angebotsentwicklung und Qualität auf.
- Kapitel 5 beinhaltet die Vorausschau auf die erwartbaren Entwicklungen für den zukünftigen Planungshorizont 2014-2018 und teilweise darüber hinaus. Dabei werden Aussagen zu den bereits in Kapitel 2 betrachteten Rahmenbedingungen basierend auf aktuellen Daten und Erkenntnissen fortgeschrieben und ergänzt um weitere ÖPNV-relevante Trends.

II. Rahmenbedingungen des Berliner ÖPNV 2009-2011

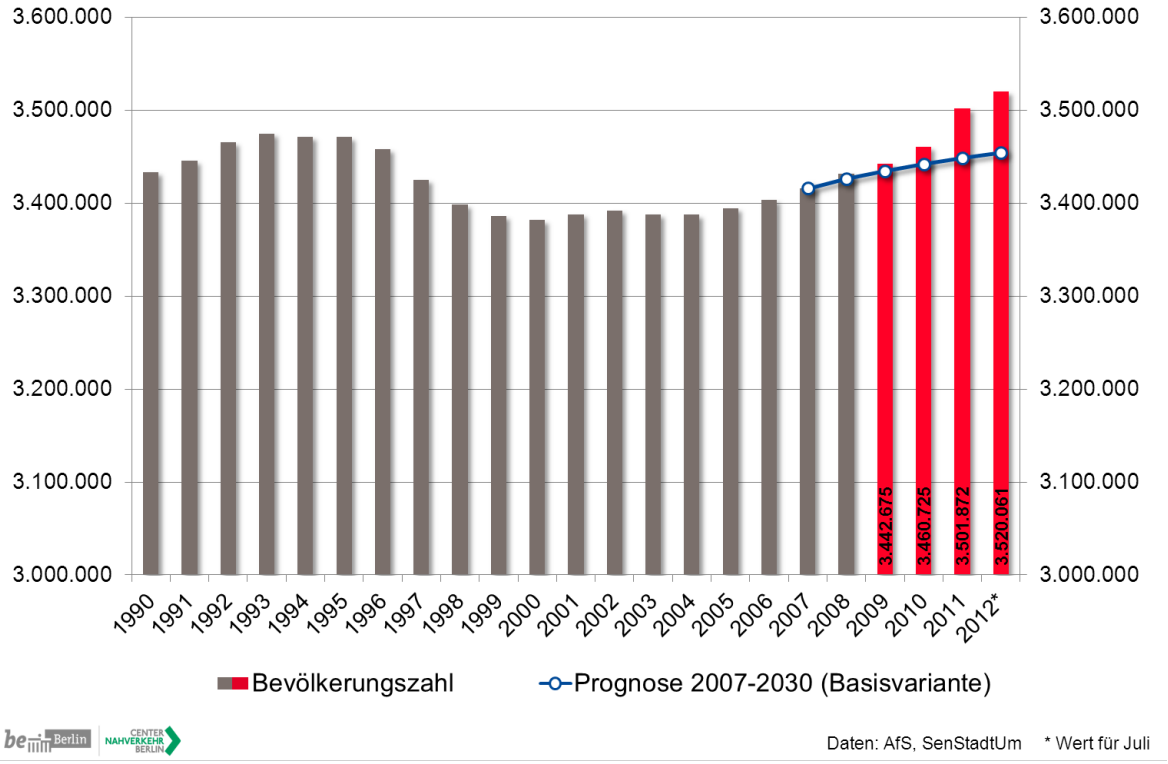
II.1 Sozioökonomische Entwicklung

Sozioökonomische Entwicklungen beeinflussen wesentlich die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. Entscheidend sind dabei u. a. Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur ebenso wie die Arbeitsplatz- und Einkommensentwicklung und das für Mobilitätsausgaben zur Verfügung stehende Haushaltsbudget bzw. die Ausstattung der Haushalte mit privaten Verkehrsmitteln (v. a. Pkw). Diese bestimmen einerseits die Mobilitätsanforderungen privater Haushalte ebenso wie die Möglichkeiten, diese Mobilitätsbedürfnisse umzusetzen.

II.1.1 **Bevölkerungsentwicklung**

Im Betrachtungszeitraum 2009-2011/2012 haben die Bevölkerungszahlen in Berlin eine deutliche Zunahme verzeichnet. Zwischen Dezember 2008 und Juli 2012 wuchs die Berliner Bevölkerung um 88.383 Personen auf insgesamt 3.517.389 Einwohner/innen an. Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung übertrifft damit die zum Zeitpunkt der Erstellung der Eckpunkte für den NVP 2010-2014 aktuelle Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke (2007-2030) in der Basisvariante deutlich (Abbildung 1). Auch der Pfad der Wachstumsvariante wurde überschritten.

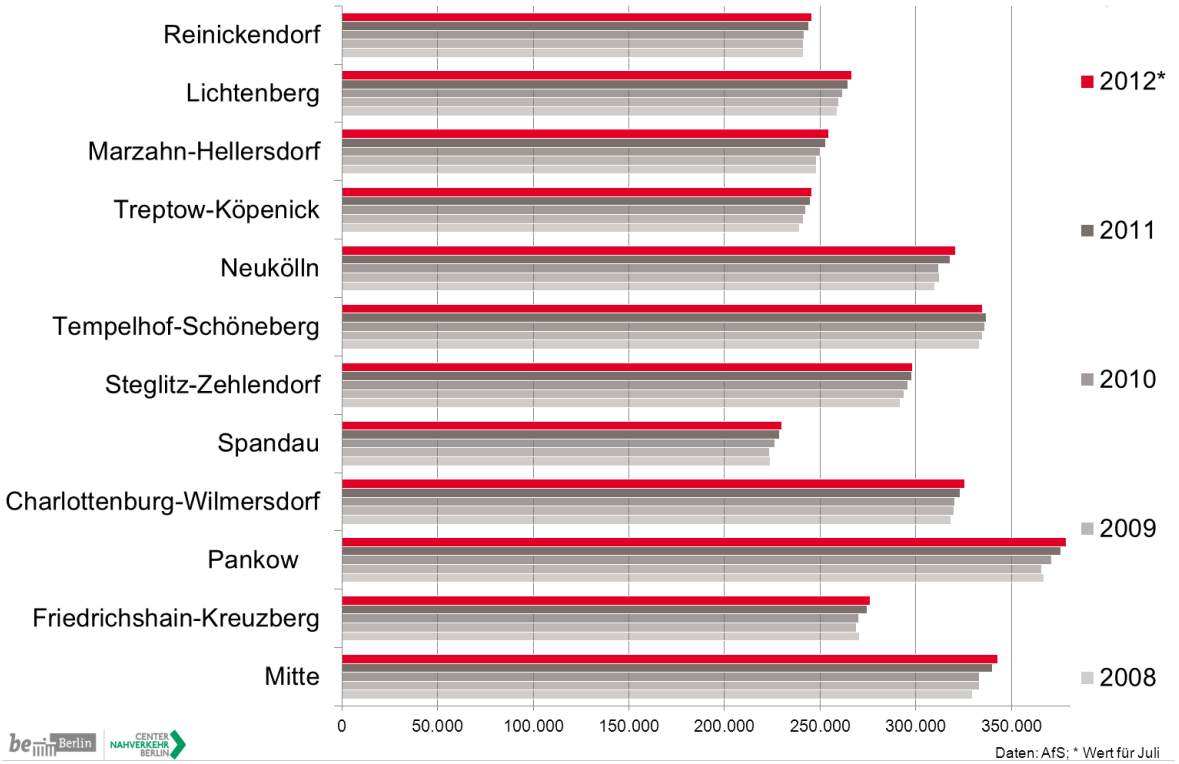
Abbildung 1: Langzeittrend der Bevölkerungsentwicklung in Berlin / Vergleich mit der bei der Erstellung der Eckpunkte NVP 2010-2014 gültigen Prognose 2007-2030



be Berlin | CENTER NAHVERKEHR BERLIN

Daten: AfS, SenStadtUm * Wert für Juli

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung 2008-2012 in den Berliner Bezirken



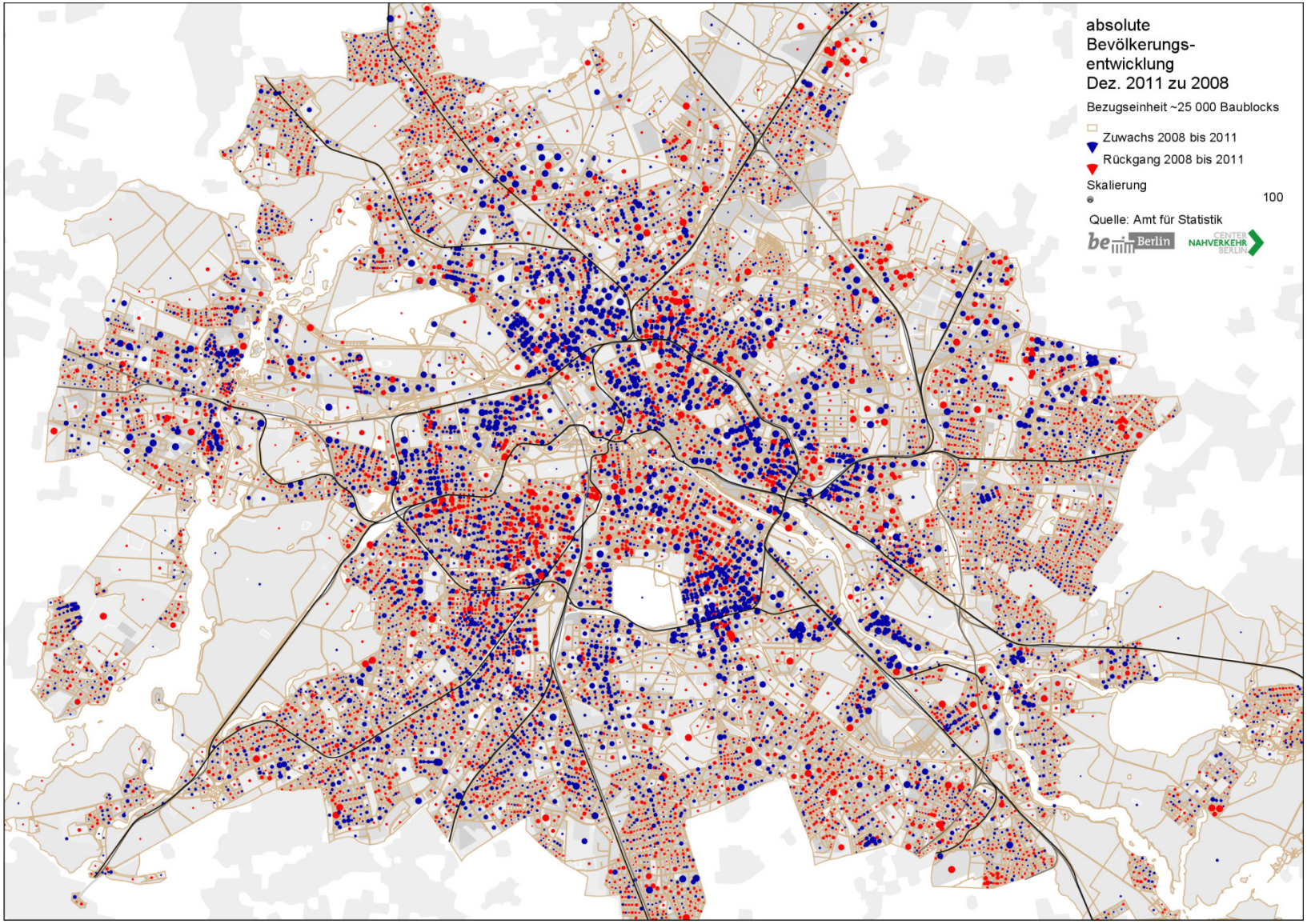
Vom Bevölkerungswachstum profitierten alle Berliner Bezirke. Der stärkste Anstieg der Bevölkerungszahlen ist in den Innenstadtbezirken zu verzeichnen (Mitte +13.172, Charlottenburg-Wilmersdorf +11.792, Neukölln +10.775). Statt dem prognostizierten Einwohnerrückgang gab es auch in Reinickendorf und Spandau eine leichte Zunahme.

Abbildung 3 stellt die Bevölkerungsentwicklung für die abgeschlossenen Jahre 2008-2011 auf der kleinräumigen Ebene der Baublocks dar. Das Nebeneinander von Zu- und Abnahme, welches sich dynamisch im Stadtgebiet vollzieht, wird hier besonders deutlich.

Der „Motor“ des Bevölkerungswachstums ist insbesondere die Zuwanderung aus dem Bundesgebiet und dem Ausland. Bereits seit dem Jahr 2000 weist Berlin einen positiven Wanderungssaldo auf, d.h. die Zahl der Zuzüge übersteigt die der Fortzüge. Seit 2007 weist auch die natürliche Bevölkerungsentwicklung einen positiven Saldo auf, da die Zahl der Geburten höher liegt als die Zahl der Sterbefälle.

Im Land Brandenburg nahm die Bevölkerung insgesamt zwar ab, in den unmittelbar an Berlin angrenzenden Landkreisen konnten jedoch Bevölkerungszunahmen verzeichnet werden.

Abbildung 3: Zu- und Abnahme der Bevölkerung 2008-2011 auf Baublockebene



Trotz Bevölkerungswachstums ist die Alterung der Berliner Stadtgesellschaft langfristig nicht aufzuhalten. Das Durchschnittsalter lag im Jahr 2011 bei 42,8 Jahre, wobei die Innenstadt einen jüngeren Altersdurchschnitt aufweist als die äußeren Stadtbezirke. Abbildung 4 stellt die Berliner Bevölkerung nach Geschlecht und Alter im Jahr 2011 dar. Die Altersverteilung weist eine deutliche „Unterbesetzung“ in der „jüngeren“ Altersgruppen (20 Jahre und jünger) auf.

Abbildung 4: Einwohner/innen in Berlin nach Geschlecht und Alter (Dezember 2011)

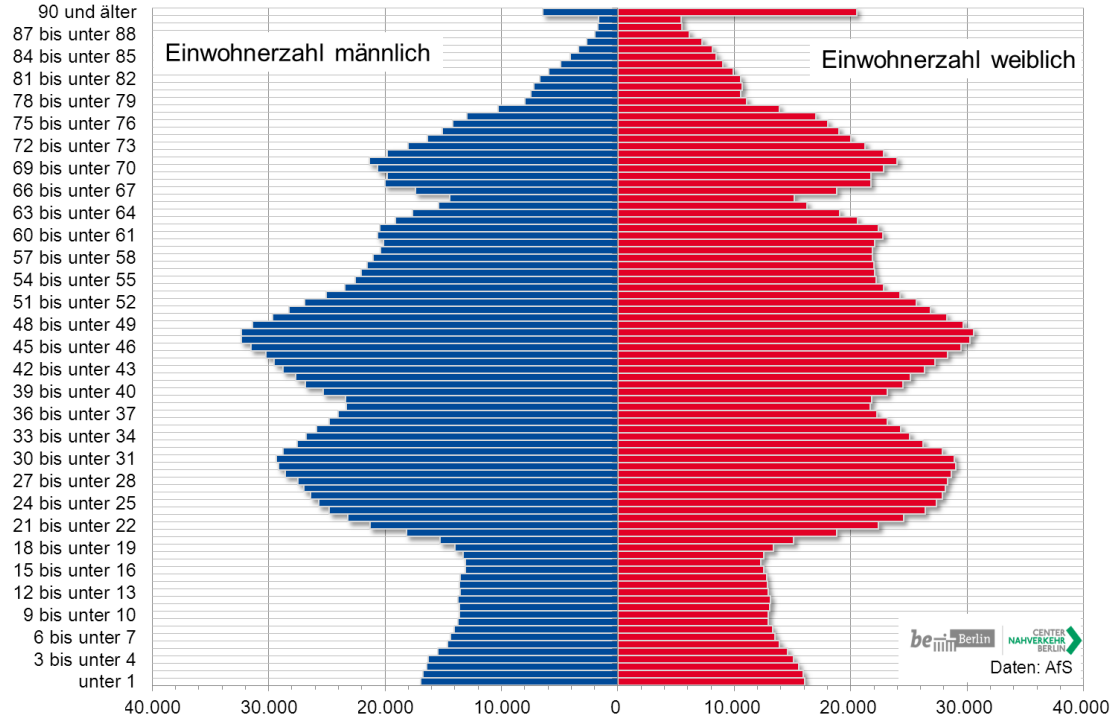
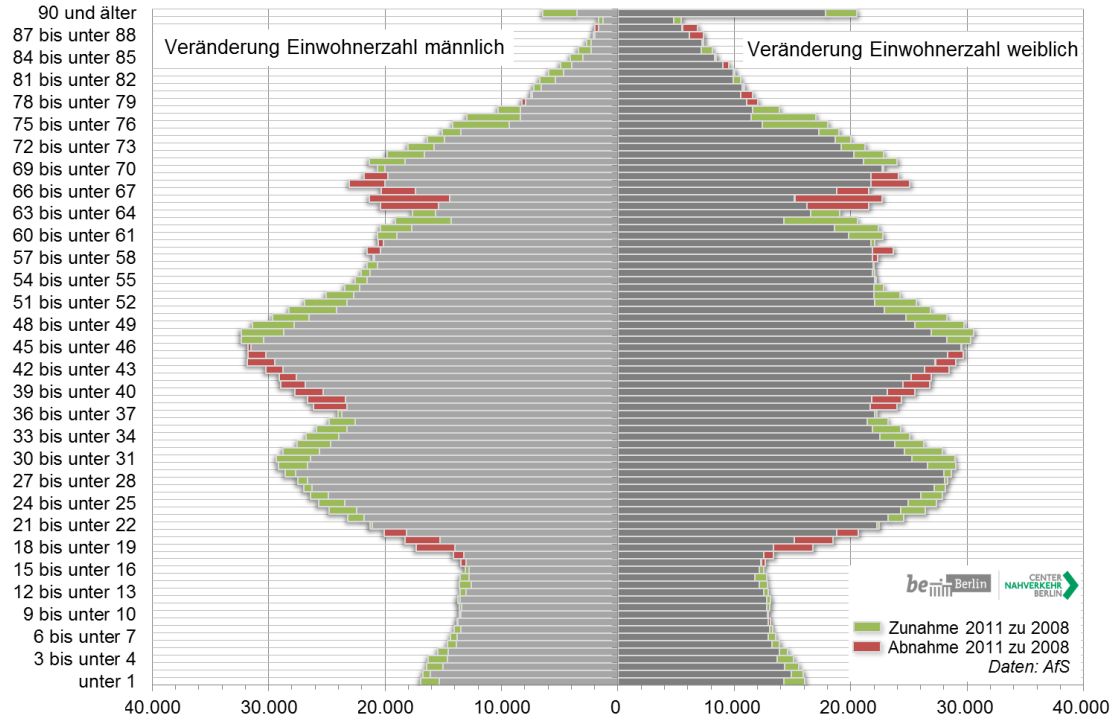


Abbildung 5: Veränderung der Einwohnerzahl 2011 zu 2008 nach Geschlecht



Die Darstellung in Abbildung 5 lässt sich erkennen, dass sich die Zunahmen zwischen 2008 und 2011 v.a. auf die zwischen 21- und 35-Jährigen, die zwischen 45- und 65-Jährigen sowie bei die über 69-Jährigen verteilten. Auch bei den jüngeren Altersgruppen (unter 16 Jahren) sind Zunahmen erkennbar. Aus diesen bevölkerungs- bzw. altersstrukturellen Veränderungen haben sich in den letzten Jahren bereits anspruchsvolle Herausforderungen an den ÖPNV herauskristallisiert, die in den nächsten Jahren (während der Laufzeit des NVP 2014 – 2018, aber auch darüber hinaus) weiter an Bedeutung gewinnen werden. Dies betrifft zum einen das Fahrtenaufkommen bzw. die zeitliche Verteilung der Nachfrage im ÖPNV, die sich in einer Gesellschaft mit hohem Anteil älterer und nicht (bzw. nicht voll) arbeitenden Menschen anders darstellt (z.B. über den Tagesverlauf gleichmäßiger verteilte Nachfrage, steigende Relevanz kurzer Haltestellenwege etc.). Auch das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV wird allein aus der Bevölkerungsentwicklung heraus noch stärker als heute zu einer Grundvoraussetzung für die Sicherstellung der Mobilität für alle entwickeln. Darüber hinaus stellen sich erhebliche Herausforderungen bei der Bereitstellung einer angemessenen Kapazität im Schülerverkehr (vgl. Kapitel 5.1).

II.1.2 **Erwerbstätigkeit und Einkommen**

Die Erwerbstätigkeit hat sich zwischen 2008 und 2011 positiv entwickelt. Die Zahl der Erwerbstätigen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Selbständige und mithelfende Familienangehörige, Beamte) stieg insgesamt von 1,64 Mio. auf 1,71 Mio. an. Die Arbeitslosenquote sank im gleichen Zeitraum von 13,6 % auf 13,3 % (Abbildung 6 und Abbildung 7). Im Jahr 2012 hielt der positive Trend bei der Arbeitslosenquote an, die mit Stand Dezember 2012 in Berlin bei 11,6 % lag.

Im Jahr 2012 sank die Arbeitslosenquote laut Angaben der Agentur für Arbeit weiter auf 11,7 % (Stand: Oktober 2012), im Jahresmittel 2012 waren in Berlin 215.353 Menschen arbeitslos. Damit hat Berlin zwar nach wie vor die höchste Arbeitslosenquote im Vergleich der Bundesländer (Deutschland: 6.5 %). Allerdings weist der Berliner Arbeitsmarkt im Gegensatz zu anderen Regionen eine anhaltend gute Entwicklung auf. Die steigende Erwerbstätigkeit wird zu wesentlichen Teilen durch die Zunahmen bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung hervorgerufen. Die Zahl der marginal Beschäftigten (d. h. in unsicheren, mit geringen Stunden und geringem Lohn verbundenen Arbeitsverhältnissen) ist hingegen leicht rückläufig (Abbildung 7).

Trotz der insgesamt positiven Entwicklungen belegt der Berliner Arbeitsmarkt im bundesdeutschen Vergleich nach wie vor einen der hinteren Plätze. Zu den wesentlichsten Problemen des Berliner Arbeitsmarktes gehören die hohe Jugendarbeitslosigkeit (13,4 %) sowie die Langzeitarbeitslosigkeit (17,3 %). Zwar hat die Anzahl der Menschen, die seit mehr als 12 Monaten arbeitslos gemeldet sind, in den letzten Jahren langsam abgenommen, allerdings bleibt ein gewisser und vergleichsweise hoher „Sockel“ bestehen.

Abbildung 6: Erwerbstätige am Arbeitsort Berlin 2008-2011

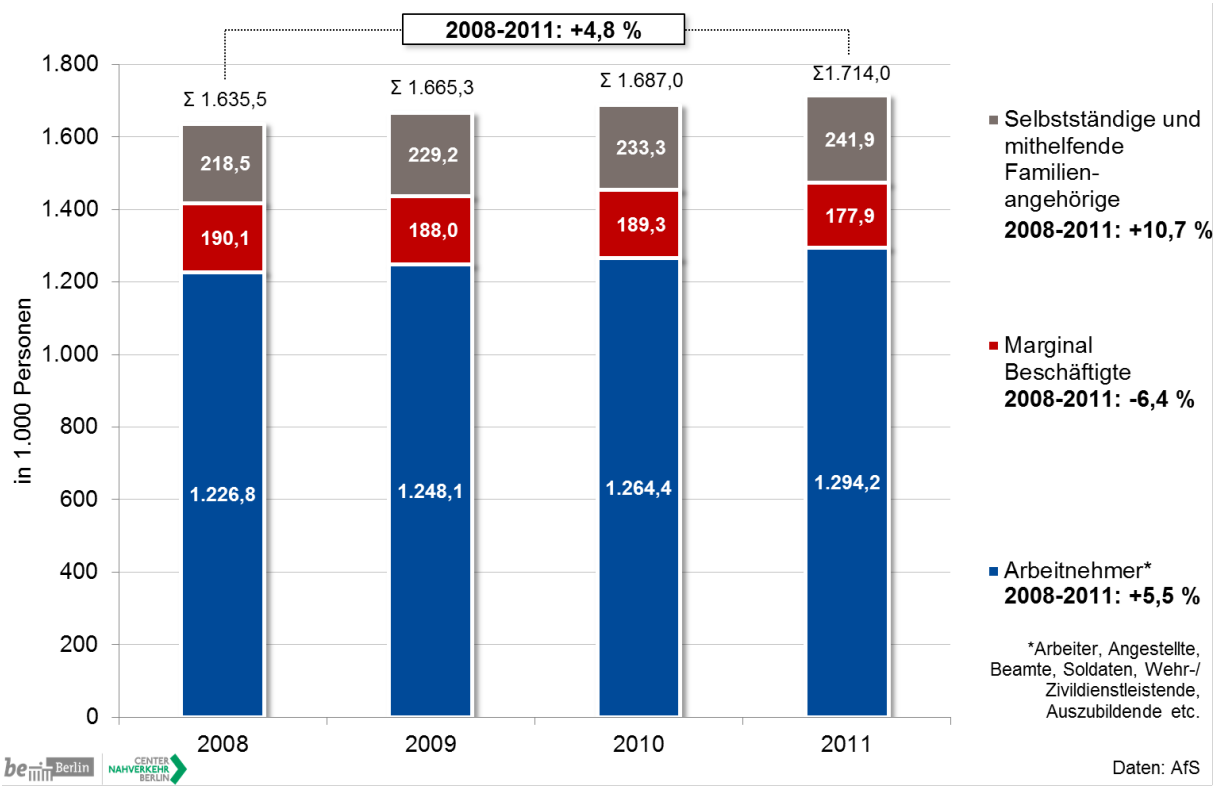
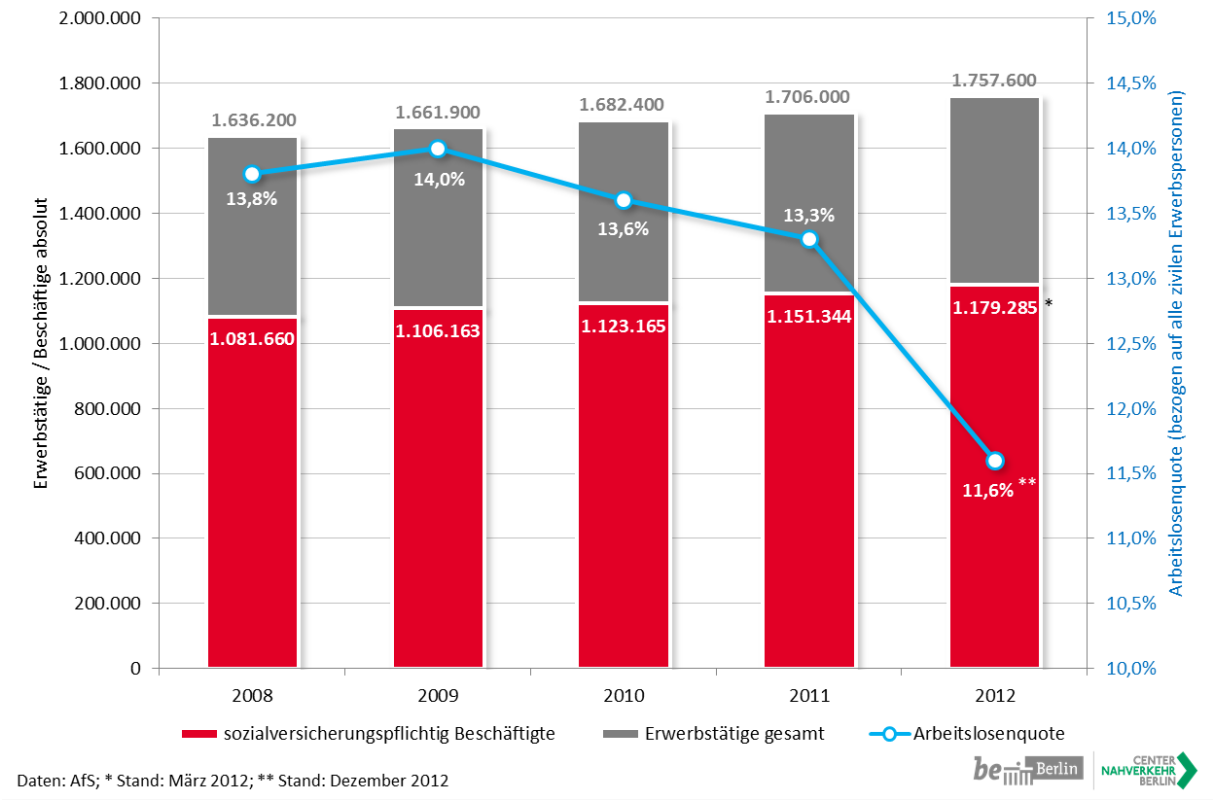


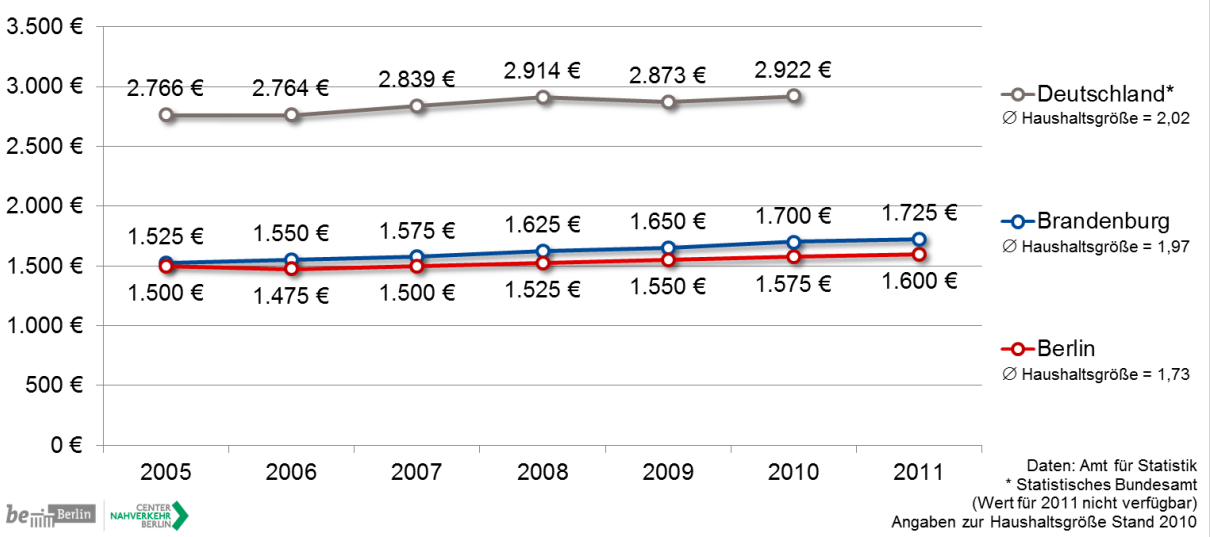
Abbildung 7: Erwerbstätige, Beschäftigte und Arbeitslosenquote in Berlin 2008-2012



II.1.3 Soziale Stadtentwicklung

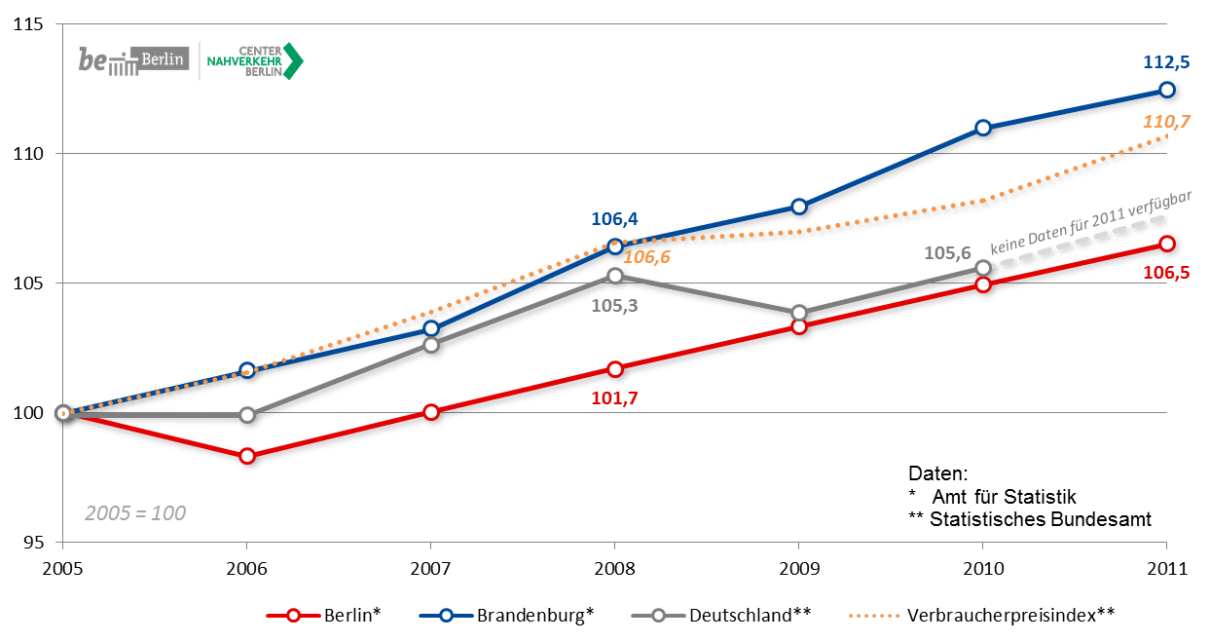
Die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen sowie die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt spiegeln sich auch in einer Verbesserung der sozialen Lage der Berliner Haushalte wider. Wie Abbildung 8 zeigt, hat das Haushaltsnettoeinkommen im Durchschnitt in den vergangenen Jahren in Berlin und in Brandenburg zugenommen. Dennoch liegen beide Bundesländer weiterhin deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt. Hierbei muss allerdings beachtet werden, dass Berlin eine deutlich kleinere durchschnittliche Haushaltsgröße aufweist, als der bundesdeutsche Durchschnitt. Die Bereinigung des Haushaltsnettoeinkommens um die Haushaltsgröße zeigt dennoch, dass Berlin bei nur ca. 60 % des Haushaltsnettoeinkommens im Bundesdurchschnitt liegt.

Abbildung 8: Entwicklung des Haushaltsnettoeinkommens 2005-2011



Das Haushaltsnettoeinkommen gibt Auskunft darüber, wie viel Geld den Haushalten im Monat zur Verfügung steht. Es gibt allerdings keine Auskunft darüber, wie viel sich die Haushalte mit diesem Einkommen leisten können. Dazu zeigt Abbildung 9 die prozentuale Entwicklung des Haushaltsnettoeinkommens im Abgleich mit der Entwicklung des Verbraucherpreisindex als Indikator der Inflationsentwicklung. Dabei wird deutlich, dass im Zeitraum von 2005 bis 2011 die Verbraucherpreise deutlich stärker gestiegen sind (+10,7 %), als das Haushaltsnettoeinkommen in Berlin im selben Zeitraum (+6,5 %). Im Zeitraum 2008 bis 2011 ist hingegen das Haushaltsnettoeinkommen in Berlin stärker gestiegen (+4,8 %), als der Verbraucherpreisindex (+3,9 %). Die Berliner Haushalte konnten also in diesem Zeitraum auch real von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung profitieren.

Abbildung 9: Prozentuale Entwicklung von Haushaltsnettoeinkommen und Verbraucherpreisindex



Bevölkerungs- und Einkommensentwicklung prägen sich im Stadtgebiet auch räumlich unterschiedlich aus. Das „Monitoring Soziale Stadtentwicklung" (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, erscheint seit 2008 jährlich)[1] erfasst und bewertet den gebietsbezogenen sozialräumlichen Status und die jährlichen Entwicklungstendenzen in Berlin. Im Fokus stehen dabei vor allem Teilgebiete, in denen die Bevölkerung überproportional oft von Arbeitslosigkeit, Armut und gesellschaftlicher Benachteiligung betroffen ist.

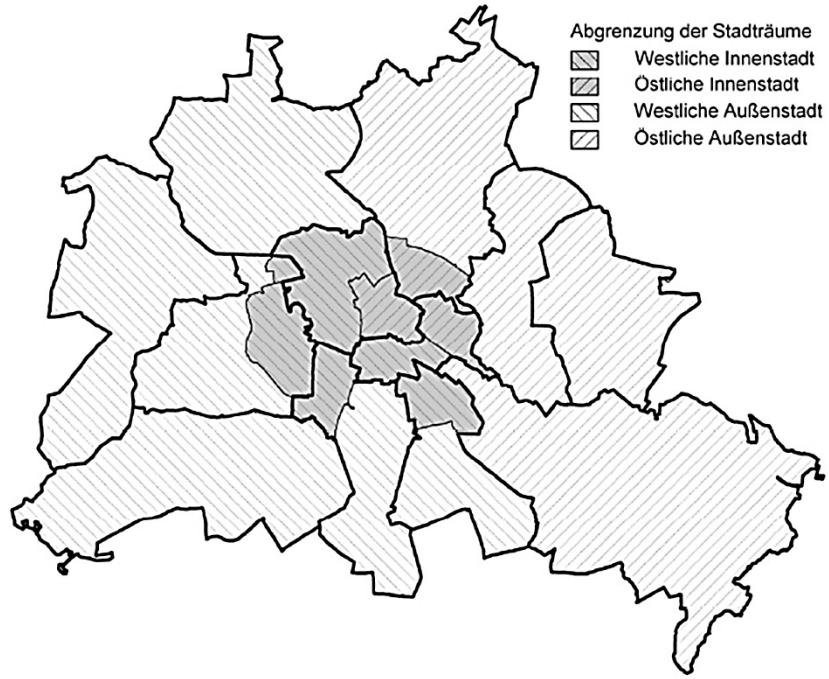
Bei der stadträumlichen Betrachtung unterscheidet der Bericht nach folgenden Teilgebieten[2] (vgl. Abbildung 10):

- **Westliche Innenstadt**: „Alt-Bezirke“ Tiergarten, Wedding, Kreuzberg, Schöneberg und den innerhalb des Berliner S-Bahnrings gelegenen Gebieten der Alt-Bezirke Charlottenburg, Wilmersdorf und Neukölln.
- **Östliche Innenstadt**: „Alt-Bezirke“ Mitte, Prenzlauer Berg und Friedrichshain
- **Westliche Außenstadt**: „Alt-Bezirke“ Spandau, Tempelhof, Zehlendorf, Steglitz, Reinickendorf und die außerhalb des Berliner S-Bahn-Rings gelegenen Gebiete der „Alt-Bezirke“ Charlottenburg, Wilmersdorf und Neukölln.
- **Östliche Außenstadt**: „Alt-Bezirke“ Pankow, Weißensee, Lichtenberg, Hohenschönhausen, Marzahn, Hellersdorf, Treptow und Köpenick

[1] SenStadtUm: Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011. Download unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/ planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/de/2011/index.shtml. (Zugriff 29.11.2012).

[2] ebd. , S. 15

Abbildung 10: Teilgebiete des „Monitorings Soziale Stadtentwicklung“



Quelle: SenStadtUm: Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011, S. 14

Die Ergebnisse der stadträumlichen Betrachtung des „Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011“ (S. 25 f) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die **westliche Innenstadt** schneidet bei fast allen arbeitsmarktbezogenen Indikatoren (Arbeitslosigkeit, Jugend- und Langzeitarbeitslosigkeit, Transferleistungsbezug) am schlechtesten ab. Die generell positiven Entwicklungen auf gesamtstädtischer Ebene schlagen sich hier zudem häufig schwächer nieder, Rückgänge, z. B. der Arbeitslosigkeit, fallen geringer aus. Jedes zweite Kind bzw. jeder zweite Jugendliche unter 15 Jahren wächst mit Transferleistungen auf, bei leicht rückläufiger Tendenz. Das Wanderungsvolumen in der westlichen Innenstadt ist das zweithöchste aller Teilräume, gleichzeitig ist sie der einzige Teilraum mit sowohl einem negativen Wanderungssaldo als auch einem negativen Familienwanderungssaldo. In Verbindung mit der Entwicklung der Statusindikatoren kann hierin ein Hinweis auf eine selektive Zuwanderung sozial schwächerer Haushalte, bei gleichzeitiger Abwanderung sozial bessergestellter Haushalte gesehen werden. Belastbare Aussagen dazu liegen jedoch nicht vor.
- In der **östlichen Innenstadt** liegen die Werte aller arbeitsmarktbezogenen Indikatoren am günstigsten. Gleichzeitig schlagen sich die positiven gesamtstädtischen Trends hier häufig am stärksten nieder, der Rückgang beispielsweise der Arbeitslosigkeit oder der Kinderarmut ist in der östlichen Innenstadt deutlich stärker ausgeprägt als in der Gesamtstadt. Das höchste Wanderungsvolumen aller Teilräume, verbunden mit dem negativsten Familienwanderungssaldo (Zahl der Familien, die aus dem Gebiet abwandern ist höher als die, die in das Gebiet zuwandern) und einem leicht positiven Gesamtwanderungssaldo kann ein Hinweis darauf sein, dass Haushalte mit Kindern verstärkt die betroffenen Teilgebiete verlassen, während kinderlose, möglicherweise sozial bessergestellte Haushalte zuwandern.
- Die **westliche Außenstadt** zeigt allgemein günstigere Werte als die Gesamtstadt, die Indikatoren zur Arbeitslosigkeit liegen auf dem Niveau der östlichen Innenstadt, jeweils verbunden mit weiteren Rückgängen. Allerdings steigt hier der Bezug von

Transferleistungen entgegen dem gesamtstädtischen Trend weiter an. Während sich die Erwerbssituation im Teilraum verbessert, nimmt die Einkommensarmut zu.

- Die **östliche Außenstadt** verzeichnet langjährig positive Entwicklungstendenzen und hat sich in den vergangenen Jahren bei den meisten Indikatoren an ein Niveau knapp über dem gesamtstädtischen Durchschnitt angenähert. Eine Ausnahme stellt die Jugendarbeitslosigkeit dar, die in der östlichen Außenstadt am höchsten ist. Das Wanderungsvolumen in der östlichen Außenstadt ist das niedrigste aller Teilräume, gleichzeitig besteht ein positiver Wanderungssaldo und der höchste Familienwanderungssaldo. Einerseits zeigt dieser Teilraum also eine vergleichsweise große Stabilität, andererseits kann der sehr positive Familienwanderungssaldo in Verbindung mit dem Anstieg der Indikatorenwerte zum Bezug von Transferleistungen ein Hinweis auf den Zuzug einkommensschwächerer Haushalte mit Kindern aus der Innenstadt sein.

Die Betrachtung der Entwicklungen der letzten Jahre zeigt, dass sich die Gebiete mit der höchsten Problemdichte (Gebiete mit niedrigstem Entwicklungsindex – Gruppe 4) weiterhin in enger Nachbarschaft zueinander und zu Räumen mit ebenfalls niedrigem Entwicklungsindex befinden. Diese befinden sich mehrheitlich in den fünf größeren zusammenhängenden Innerstädtischen Gebieten, die im Juni 2010 durch Senatsbeschluss als so genannte „Aktionsräumen^{plus}“ ausgewiesen wurden. Es handelt sich um die Gebiete:

- Wedding / Moabit
- Kreuzberg – Nordost
- Spandau – Mitte
- Nord-Marzahn / Nord-Hellersdorf
- Neukölln – Nord.

Die Aktionsräume^{plus} umschließen in wesentlichen Teilen die kleinräumiger orientierten Gebiete des Quartiersmanagements. Diese Gebiete sind geprägt dadurch, dass sich hier die schwierigen Lebenslagen konzentrieren. Arbeitslosigkeit, Abhängigkeit von Transferzahlungen sowie einseitige soziodemographische Entwicklung. Neben hoher Problemdichte wiesen diese Gebiete lange Zeit auch stagnierende oder negative Entwicklungsdynamiken auf. Die derzeitige Entwicklung vollzieht sich sehr unterschiedlich. Zusammenfassend lässt sicha us dem Monitoring schließen, dass in den Aktionsräumen^{plus} am Stadtrand Verbesserungen stattfinden und die Problemdichte langsam abgebaut wird. In den innerstädtischen Aktionsräumen^{plus} bleibt die hingegen Gesamtproblemlage bestehen. Unterhalb der Aktionsraum-Ebene vollziehen sich in den Teilgebieten die Entwicklungen häufig sehr differenziert, ein Aktionsraum umfasst dabei in der Regel sowohl „Absteiger“ als auch „Aufsteiger“.

Das Monitoring bestätigt, dass sich zunehmend auch außerhalb der Aktionsräume^{plus} problematische Gebietskulissen mit niedrigem Status und negativer Entwicklung herausbilden (v. a. in Stadtrandlagen), die zukünftig genauer beobachtet werden sollten. Dies betrifft in der Regel jedoch nicht die Großsiedlungen. Diese haben ihre früheren negativen Entwicklungen nicht fortgesetzt bzw. verzeichnen stabile Entwicklungstrends. Eine Konzentration sozialer Probleme ist hier nicht festzustellen. Eine generelle Verschärfung oder Abmilderung der sozialräumlichen Polarisierung konnte durch das Monitoring nicht eindeutig belegt werden.

Die gesamtstädtische wie auch die kleinräumige Beobachtung sozialstruktureller Entwicklungen in ihren räumlichen Ausprägungen ist ein wichtige Grundlage für die ÖPNV-Angebotsgestaltung, die der Daseinsvorsorge im Stadtgebiet und damit der Sicherung der Mobilitäts- und Teilhabechancen in Berlin Rechnung trägt. Kapitel 4.5 trifft genauere Aussagen dazu, wie das ÖPNV-Angebot in Berlin die Anforderungen der Daseinsvorsorge derzeit erfüllt. Einen Ausblick auf die bei der zukünftigen Angebotsgestaltung zu beachtenden Entwicklungstendenzen gibt Kapitel 5.

II.2 Rechtsrahmen

Innerhalb des Betrachtungszeitraums trat zum 03.12.2009 die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft. Die bis dahin maßgeblichen Verordnungen für den ÖPNV (Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70) wurden aufgehoben. Der Regelungsbereich der Verordnung umfasst beihilfe- und vergaberechtliche Vorgaben im Personenverkehr auf Straße und Schiene im Nah-, Regional- und Fernverkehr (Art. 1 Abs. 2). In Berlin fand die neue Verordnung seit 2009 v. a. bei der Vergabe von Leistungen im Regionalverkehr Anwendung (vgl. Kapitel 2.4.1). Darüber hinaus ist Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Grundlage für den seit 2010 jährlich vom Aufgabenträger online veröffentlichten „ÖPNV-Gesamtbericht des Landes Berlin“.[3]

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung wurde zudem eine Anpassung des deutschen Rechts an den geänderten europäischen Rechtsrahmen erforderlich. Dies geschah über die Novellierung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften, hier vor allem des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), dessen Neufassung am 01.01.2013 in Kraft getreten ist (vgl. Kapitel 5.4).

II.3 Umweltbezogene Rahmenbedingungen

Luftreinhaltung[4]

Maßgeblich für die Luftreinhaltung ist die im Mai 2008 novellierte Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (EU-Luftqualitätsrichtlinie). Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte Mitte 2010 durch die Novelle des BImSchG sowie den Erlass der 39. BImSchV. Neben Grenzwerten für Feinstaub (PM10) und Stickoxide (NOx) sind damit erstmals Vorgaben für Feinststaub (PM2,5) gesetzt und feste Fristen für die Einhalten der Grenzwerte inkl. möglicher Verlängerungsoptionen definiert worden.

Emissionen aus dem Verkehr tragen in Berlin in hohem Maße zu Belastungen und Grenzwertüberschreitungen bei:

- NO_2-Belastungen an Hauptverkehrsstraßen sind zu über drei Viertel auf den Verkehr zurückzuführen.
- 13 % der Stickoxid-Emissionen stammen aus dem Linienbusverkehr.
- Etwa ein Viertel der gesamten Feinstaubbelastung resultieren aus dem Verkehr (verteilt auf urbane (7,5 %) und lokale (19 %) Beiträge).
- Über drei Viertel der verkehrsbedingten Feinstaubbelastung stammen aus dem Reifen- und Fahrbahnabrieb sowie aus der Aufwirbelung von Straßenstaub.

Auf Grundlage des Luftreinhalteplans 2005-2010 sind bereits zahlreiche Maßnahmen im Verkehrsbereich umgesetzt worden, die zu einer Verbesserung der Luftqualität beigetragen haben. Zentral war dabei die Einführung und stufenweise Verschärfung der Umweltzone innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings. Als einer der wirksamsten Ansätze wird zudem die Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs durch die Verlagerung von Verkehren auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds und damit auch auf den ÖPNV bewertet.

---

[3] Zum Download unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/.

[4] Angaben in diesem Kapitel entnommen der Website zur Luftreinhalteplanung unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/index.shtml (Zugriff: 30.11.2012) sowie dem dort veröffentlichten Entwurfsstand des Luftreinhalteplans 2011 - 2017.

Doch auch die Fahrzeuge des ÖPNV produzieren Emissionen und tragen zur Luftbelastung bei. Entscheidend für die Umweltbilanz des ÖPNV ist mithin die Zusammensetzung der Busflotte. Die Busse der BVG sind in den letzten Jahren deutlich sauberer geworden (vgl. Kapitel 4.6.7): Gegenüber der Busflotte von 2004 wurden 2010/2011 circa 22 t pro Jahr oder 90 % weniger Dieselruß und 441 t pro Jahr oder 50 % weniger Stickoxide in die Luft ausgestoßen. 95 % der Linienbusse fahren mit einem Partikelfilter. Seit Januar 2011 sind 94 % aller mit Dieselkraftstoff angetrieben Omnibusse mit CRT-Filter ausgerüstet, vier Omnibusse werden mit Wasserstoff angetrieben. Die positiven Effekte der Umstellung der Busflotte lassen sich deutlich am Hardenbergplatz ablesen. Obwohl hier ein hohes Aufkommen an Busverkehren auftritt, misst die dort installierte Station die geringsten Feinstaubkonzentrationen an Berliner Straßen. Allerdings sind die NO_2-Konzentrationen noch höher als an anderen Verkehrsstationen.

Trotz der erreichten Verbesserungen hat Berlin bei der EU-Kommission die Verlängerung der Einhaltungsfrist für den NO_2-Jahresgrenzwert bis 2015 beantragen müssen, da in den letzten Jahren auch weiterhin die Grenzwerte teilweise deutlich überschritten wurden. Gegen die Fristverlängerung wurden im Februar 2013 von der EU-Kommission Einwände erhoben, da nicht nachgewiesen werden konnte, dass mit den bisher im Entwurf des Luftreinhalteplans 2011-2017 vorgesehenen Maßnahmen der NO_2-Grenzwert ab 2015 eingehalten werden kann. Von der Kommission wurden daher weitergehende Maßnahmen gefordert.

Mit Blick auf die weiterhin hohen NO_2-Belastungen aus dem Busverkehr benennt der Luftreinhalteplan die Nachrüstung der Busse mit Stickoxidminderungssystemen als wesentliche Maßnahme, deren Wirkung in einem seit 2011 in Berlin laufenden Modellprojekt bereits getestet wurde. Der Luftreinhalteplan 2011-2017 (Stand der Fortschreibung vom März 2013) formuliert folgende Anforderungen an die Busflotte:

- Nachrüstung von ca. 120 Bussen mit Entstickungssystemen im Jahr 2013 und 50 bis 100 Bussen im Jahr 2014;
- Einhaltung des Euro 5/EEV-Abgasstandards oder besser bis 2014 in der gesamten Flotte;
- Bei der Neubeschaffung von Bussen ist der Abgasstandard Euro 6 so auszuschreiben, dass die angestrebte Emissionsminderung im Vergleich zu Euro 5 auch im Stadtverkehr wirksam ist;
- Beschleunigter Ersatz von Bussen, die nicht nachgerüstet werden, durch Euro-6-Busse oder Erd-/Biogas-Bussen.

Die Umsetzung soll erreicht werden u.a. durch die Festlegung der entsprechenden Abgasstandards im Nahverkehrsplan als Grundlage der Nachrüstung (möglichst unter Verwendung von Fördermitteln) sowie durch hohe Anforderungen an Unterauftragnehmer. Für die Nachrüstung der ersten 91 Doppeldecker-Bussen wurden bereits Fördermittel aus dem Umweltentlastungsprogramm II bewilligt.

Nach Modellberechnungen des Luftreinhalteplans ließen sich bei Einhaltung des EEV-Abgasstandards durch alle Busse die Stickoxidemissionen um etwa 300 t pro Jahr reduzieren. Das sind etwa 35 % der Stickoxidemissionen der BVG-Busse im Jahr 2011.

Als weitere wichtige Maßnahme mit stadtweit hohem Minderungspotenzial für Luftschadstoffe benennt der Luftreinhalteplan 2011-2017 die Förderung des ÖPNV. Dabei wird der Steigerung von Effizienz und Attraktivität des ÖPNV durch die Umsetzung des Beschleunigungsprogramms als zentraler Baustein benannt. Allerdings wird an anderer Stelle ebenso darauf hingewiesen, dass die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen einer mit Blick auf die Verstetigung des MIV-Flusses (die ebenfalls zu einer Reduzierung der Luftschadstoffe beiträgt) optimalen Koordinierung von Lichtsignalanlagen entgegenstehen kann. Die Möglichkeiten, Staus und daraus resultierende MIV-induzierte Schadstoffbelastungen durch

Maßnahmen der Verkehrslenkung und Lichtsignalanlagen-Steuerung unter Berücksichtigung der ÖV-Bevorrechtigung zu reduzieren soll anhand eines Modellvorhabens in der Potsdamer Straße beispielhaft untersucht werden.

Lärm

An der in Berlin hauptsächlich durch den Verkehr verursachten Lärmbelastung ist auch der ÖPNV in nennenswertem Umfang beteiligt, im Straßenraum durch Busse und – wo vorhanden – durch die Straßenbahn. Lärmquellen sind auch die Regional- und S-Bahnstrecken sowie oberirdische U-Bahnstrecken.

Aufgrund der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, umgesetzt in deutsches Recht im Rahmen des BImSchG, hat der Berliner Senat am 20. Januar 2009 den Lärm-Aktionsplan Berlin 2008 beschlossen. Dieser legt Ziele und Maßnahmen zum Lärmschutz in Berlin fest, die auch Schnittstellen zum ÖPNV aufweisen. Hierzu gehören z. B. die Umsetzung weiterer Tempo-30-Abschnitte oder technische Maßnahmen bei der Schiene.

In der Anfang 2013 durchgeführten Mitwirkung der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden laute Busse der BVG sehr häufig thematisiert. Etwa 15 % der Beiträge zum Straßenverkehrslärm der Bürgerinnen und Bürger enthalten einen Hinweis zu Bussen. Hauptthema, welches zum Straßenbahnlärm benannt wird, ist mit 40 % der Beiträge das Thema Kurvengeräusch bzw. Quietschen.

Grundsätzlich sieht jedoch auch der Lärmaktionsplan die Verlagerung von Fahrten weg vom MIV hin zum ÖPNV als wesentlichen Ansatz, um gesundheitsschädlichen Lärm im Stadtgebiet zu vermindern. Als Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung aus dem ÖPNV empfiehlt der Lärmaktionsplan unter anderem:

- Leisere Fahrzeuge beim Bus,
- Einrichtung und Verbesserung von Bussonderfahrstreifen (zur Verstetigung des Fahrtflusses und Verringerung der Anzahl lauter Bremsvorgänge und Anfahrten),
- Lärmsanierung von Straßenbahngleisen, Weichen, etc. sowie
- Modellprojekte zur Identifizierung von Handlungspotenzialen und Wirksamkeit von Effekten.

Energie und Klimaschutz

In der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ist ein Berechnungsverfahren für die Berücksichtigung von Energie- und Umweltauswirkungen bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen vorgesehen. Dies ist ab dem 4. Dezember 2010 zu beachten. Hinsichtlich des Klimaschutzes sind durch die Rahmenvorgaben und die Maßnahmen des NVP werden die Ziele des Berliner Landesenergieprogramms 2006-2010 und der Folgeprogramme unterstützt.

II.4 Verkehrsverträge

II.4.1 **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Im SPNV (Regionalzug und S-Bahn) schließen das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, und das Land Brandenburg, vertreten durch

das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), als Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen Verkehrsverträge über die Erbringung von Verkehrsleistungen. In den letzten Jahren wurden immer mehr Leistungen im Wettbewerb an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben, bis 2014 wird dies für alle Leistungen der Fall sein. Tabelle 1 stellt die Entwicklung der vergebenen Leistungen und die jeweiligen Betreiber für den Zeitraum 2009-2011 dar.

Der derzeit bestehende Vertrag mit der S-Bahn-Berlin GmbH läuft noch bis 2017. Am 23. Juli 2012 haben die Länder Berlin und Brandenburg den Teilnahmewettbewerb für die Vergabe eines ersten Teilnetzes der Berliner S-Bahn im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Die Grundlage dafür bilden der Beschluss des Berliner Senats (Nr. S-395/2012) vom 16. Juni 2012 sowie die Mitteilung an das Berliner Abgeordnetenhaus vom 27. Juni 2012 (Drucksache 17/0426). Das ausgeschriebene „Teilnetz Ring“ umfasst die Linien

- S41 Südkreuz – Südkreuz (im Uhrzeigersinn),
- S42 Südkreuz – Südkreuz (gegen Uhrzeigersinn),
- S46 Berlin Hbf – Westend – Königs Wusterhausen,
- S47 Spindlersfeld – Südkreuz sowie
- S8 Hohen Neuendorf – Zeuthen.

Das Netz umfasst rund 9,4 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Aufgrund einer zwischenzeitlichen Klage der DB AG hat das Land Berlin die Ausschreibung aufgehoben und eine neue Ausschreibung gestartet. Die Verkehrsleistungen sollen gestaffelt ab dem 15. Dezember 2017 für nunmehr 15 Jahre bis zum 11. Dezember 2032 mit Neufahrzeugen erbracht werden (Stand April 2013). Aktuelle Informationen zum Stand der Vergabe werden kontinuierlich auf der Website der VBB GmbH bereitgestellt unter:
http://www.vbb.de/de/article/wettbewerb/vergabeverfahren-s-bahn-berlin-teilnetz-ring/10932.html.

Tabelle 1: Regionalverkehr auf dem Territorium des Landes Berlin in den Jahren 2009-2011: Leistungen der einzelnen Betreiber gemäß der Verkehrsverträge

Betreiber	2009		2010		2011	
	Linien	Leistung Zugkm*	Linien	Leistung Zugkm	Linien	Leistung Zugkm
DB Regio AG	Vertrag 1 RE 1, RE 2, RE 3, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7, RE 11, RB 10, RB 12 (anteilig), RB 13	5.135.912	Vertrag 1 (GV) RE 1, RE 2, RE 3, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7, RB 10, RE 12 (anteilig), RE 13, RB 14, RB 20	5.143.336	Vertrag 1 (GV): RE 1, RE 2, RE 3, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7, RB 10**, RE 12 (anteilig), RB 13**, RB 14**, RB 20** **bis 10.12.2011	5.108.143
					Vertrag 3 (Netz STB1, ab 11.12.2011): RB 13, RB 14, RB 21	55.235
ODEG	Vertrag 1 (Netz Ost): OE 25; OE 36, OE 60	539.341	Vertrag 1 (Netz Ost): OE 25, OE 36, OE 60	539.731	Vertrag 1 (Netz Ost): OE 25, OE 36, OE 60	545.693
	Vertrag 2: OE 35	4.658	Vertrag 2: OE 35	4.574	Vertrag 2 : OE 35** **bis 10.12.2011	4.364
					Vertrag 4 (Netz STB2): RB 33	2.067
Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)	RB 12 (anteilig)	130.324	RB 12 (anteilig)	130.407	RB 12 (anteilig)	130.324
NEB Betriebsges. mbH (NEB)	Vertrag 1: NE 27	132.564	Vertrag 1: NE 27	132.679	Vertrag 1: NE 27	136.194
	Vertrag 2: NE 26	122.967	Vertrag 2: NE 26	122.987	Vertrag 2: NE 26	122.967
Ostseeland Verkehr GmbH (OLA)	MR 33	41.942	MR 33	42.078	MR 33 ***bis 11.12.2011	39.619
Gesamt Regional-verkehr		**6.107.708**		**6.115.792**		**6.144.606**

Quelle: VBB GmbH

II.4.2 **U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre**

Auf Basis des Senatsbeschlusses Nr. S-838/2007 vom 27.11.2007 wurde ein Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin - vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - und der BVG AöR für den Zeitraum vom 01.01.2008 bis zum 31.08.2020 abgeschlossen, auf dessen Grundlage die Leistungsbestellung bei der BVG AöR durch das Land Berlin erfolgt.

In den Jahren 2011/2012 wurde die im Vertrag bereits angelegte Revision des Verkehrsvertrags durchgeführt. Ziel war es, Auslegungsfragen des Vertrages zu klären, die Regelungen des Vertrags an im Verlauf der Vertragsumsetzung erlangte Erkenntnisse zu Prozessen und prozessualen Anforderungen anzupassen sowie die Vorgaben und Inhalte aus der Praxiserfahrung heraus nachzujustieren. Die Vertragsparteien haben bei einem Teil dieser vertragstechnischen Themen Einigung erzielt bzw. Entwicklungsaufträge formuliert. Der Revisionsprozess ist noch nicht abgeschlossen (Stand Dezember 2012). Die Umsetzung der Entwicklungsaufträge wird in der Laufzeit des NVP erfolgen.

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Monitoringberichts war nicht abschließend abzusehen, wann die Revisionsverhandlungen abgeschlossen werden. Der NVP 2014-2018 wird sich in geeigneter Form mit dem dann erreichten Stand sowie den Ergebnissen des Monitorings auseinandersetzen.

II.5 Finanzieller Rahmen

Das Finanzierungsvolumen für den ÖPNV und SPNV entspricht der jeweiligen mittelfristigen Finanzplanung des Senats und fußt auf den mit den in den abgeschlossenen Verkehrsverträgen festgelegten Leistungsvolumen und Qualitätsanforderungerungen.

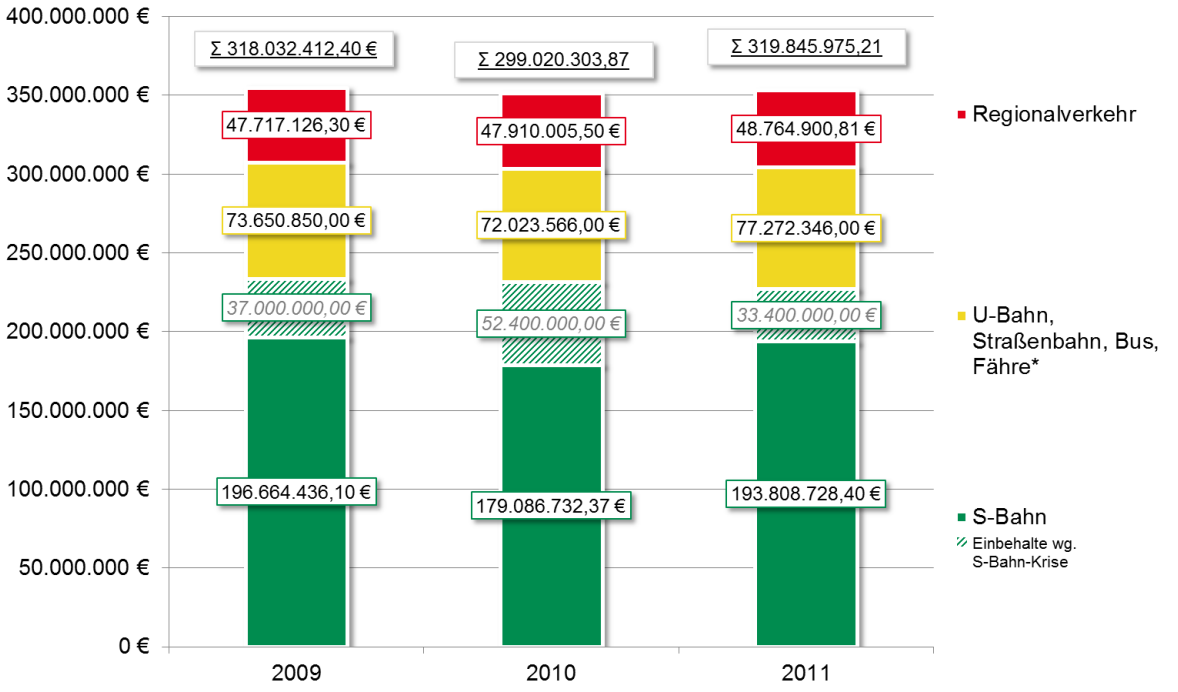
Abbildung 11 stellt den Vergütungsanspruch dar, welchen die Unternehmen für die Erbringung bestellter Verkehre in den Jahren 2009-2011 geltend machen können (Angaben z. T. vorläufig). Der Vergütungsanspruch setzt sich jeweils zusammen aus:

- der in den Verträgen festgelegten Grundvergütung bei voller Leistungserbringung,
- **minus** Abzügen für nicht erbrachte Leistungen,
- **minus** Abzügen für Qualitätsmängel (Malus),
- **plus** Zahlungen besser erbrachte Qualitäten (Bonus-Zahlungen).

Die genaue Zusammensetzung der jeweiligen Zahlungen in den einzelnen Jahren sowie die Gründe für Abzüge und Mehr-Zahlungen werden jährlich vom Land Berlin in einem Gesamtbericht veröffentlicht.

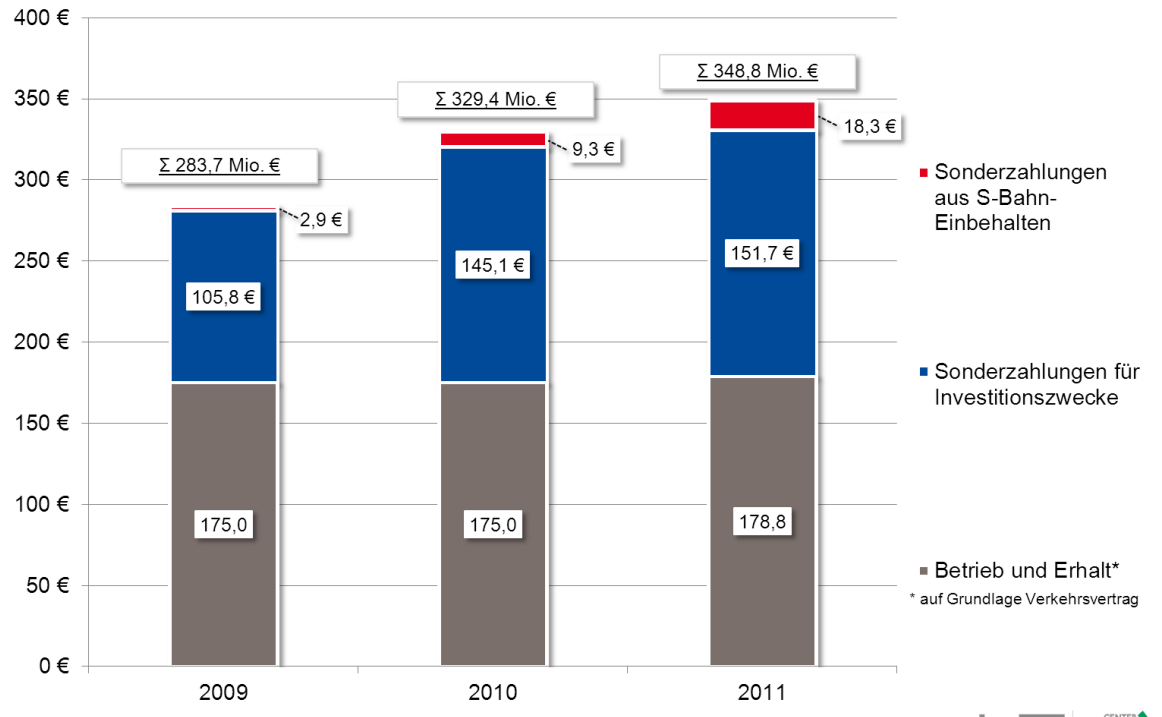
Darüber hinaus leistet das Land jährlich Zahlungen, die dem Erhalt, der Verbesserung und der Weiterqualifizierung der ÖPNV-Infrastruktur dienen. Nachfolgende Abbildung 12 summiert die vom Land an die BVG geleisteten Zahlungen für die Jahre 2009 bis 2011 auf. Einen Großteil der Zahlungen (175 Mio. € p. a. in den Jahren 2009 und 2010 bzw. 178,8 Mio. € im Jahr 2011) werden für den Erhalt und Betrieb der Infrastruktur nach den Vorgaben des Verkehrsvertrags geleistet. Weitere Sonderzahlungen des Landes werden in Maßnahmen der Grundsanierung, den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen, die Erneuerung von Gleisanlagen, Weichen und Tunneln der U-Bahn sowie der Fahrzeugbeschaffung bei der Straßenbahn investiert. Insbesondere in den Jahren 2010 und 2011 wurden – entsprechend der Vorgabe der Eckpunkte zum NVP 2010-2014 – zudem größere Summen aus einbehaltenen S-Bahn-Mitteln in die ÖPNV-Infrastruktur investiert. Diese wurden zu wesentlichen Teilen in den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen sowie in neue U-Bahnfahrzeuge für das Kleinprofil investiert und kommen damit unmittelbar den Fahrgästen zugute.

Abbildung 11: Ausgleichsleistungen des Landes Berlin für Verkehrsleistungen 2009-2011



Daten: Gesamtbericht des Landes Berlin (2010, 2011), Berichterstattung zu Leistung und Qualität im ÖPNV (CNB) und SPNV (VBB)
* Abweichung zwischen Monitoringbericht und Jahresberichte nergeben sich aus dem für den Monitoringbericht verwendeten aktualisierten Stand der Datenprüfung und Abstimmung im Rahmen der jeweiligen Schlussrechnungen

Abbildung 12: Zahlungen des Landes an die BVG für Investitionen in die Infrastruktur 2009-2011



Daten: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Darüber hinaus erhält die BVG jährlich eine Kompensation für die Anwendung ermäßigter Tarife für die Schülerbeförderung (nach 45a PBefG), für die Schwerbehindertenfreifahrt (nach SGB IX) sowie für das Sozialticket.

Tabelle 2: Ausgleichszahlungen an die BVG für die Anwendung ermäßigter Tarife

	2009	2010	2011
Schülerbeförderung			
Gesamtsumme (BVG)	64.650.000 €	64.650.000 €	64.765.000 €
Sozialticket			
Gesamtsumme (BVG+S-Bahn)	9.307.204 €	11.100.000 €	11.100.000 €
Anteil BVG nach Einnahmeaufteilung	6.003.147 €	7.159.500 €	7.159.500 €
Schwerbehindertenfreifahrt			
Gesamtsumme (BVG)	24.013.650 €	26.379.050 €	27.637.681 €
Anteil Kostenträger Land Berlin	23.771.798 €	26.135.233 €	27.366.003 €
Anteil Kostenträger Bund	241.852 €	243.817 €	271.678 €

Quelle: BVG

III. Ziele für den ÖPNV: Zielerreichung 2009 bis 2011/2012

Die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlin werden auf übergeordneter Ebene im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr[5]) festgelegt. Dieser gibt damit die Leitlinien für die nachgeordneten Fachplanungen vor, zu denen der Nahverkehrsplan als Fachplan für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) gehört.

Wesentliches Ziel des StEP Verkehr ist es, gleiche Mobilitätschancen für alle Berliner/innen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lebenslagen zu gewährleisten. Damit wird dem ÖPNV explizit auch die Aufgabe zugewiesen, die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Arbeitsplätzen, Bildungs- und Ausbildungsangeboten, kulturellen, sozialen sowie Einrichtungen der Gesundheitsversorgung etc. für alle Einwohner/innen der Stadt zu ermöglichen und damit seinen Beitrag zur sozialen Gerechtigkeit in Berlin zu leisten.

Auf der ökologischen Zielebene des StEP sollen v.a. die Anteile des Umweltverbunds am Modal Split gesteigert werden, der ÖPNV soll innerhalb des Umweltverbunds seine Anteile mindestens halten. Luft- und Lärmemissionen sowie der Flächenverbrauch des Verkehrs sind zu reduzieren, die Verkehrssicherheit soll verbessert werden. Die ökonomische Zielebene beinhaltet die weitere Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins sowie zwischen Berlin und dem Umland sowie die Anforderungen zur Steigerung der Effizienz.

Der Nahverkehrsplan mit seinen Vorgaben für die Angebotsplanung ist ein Baustein zur Erreichung dieser übergeordneten Ziele sowie der aus diesen entwickelten Teilstrategien „Förderung des Umweltverbunds“ und „Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität“ des StEP Verkehr.

Anliegen der Eckpunkte des NVP 2010-2014 war es, die Grundlagen für die Umsetzung von Angebotsverbesserung zu schaffen, welche einerseits der Mobilitätssicherung und Kundenbindung dienen und die anderseits dazu beitragen sollten, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Wesentliche Prämisse war dabei der wirtschaftliche Mitteleinsatz. Der Auftrag lautete entsprechend, öffentliche Interessen, Nutzerinteressen und die Anforderungen der Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen. In Kapitel 4 des Monitoringberichts werden detaillierte Aussagen zu den einzelnen Bausteinen der NVP-Eckpunkte 2010-2014 getroffen, die der Zielerreichung dienen sollten. Die nachfolgenden Ausführungen bewerten die erzielten Wirkungen nach folgenden, übergeordneten Kriterien bzw. Zielebenen:

- Öffentliche Interessen (Kapitel 3.1)
  - Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle Einwohner/innen Berlins unabhängig von Alter, Geschlecht und Lebenssituation (Mobilitätseinschränkungen, sozialer, ökonomischer Status).
- Nutzerinteressen (Kapitel 3.2)
  - Schaffung eines stadtverträglichen, an sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse angepassten Verkehrs durch eine weitere Verschiebung des Modal Split im Personenverkehr hin zum öffentlichen Verkehr sowie Erschließung neuer Fahrgastpotenziale für den Umweltverbund auf gesamtstädtischer Ebene.
  - Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur, weitere Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume, der Stadtteile untereinander sowie zwischen Stadtteilen und innerstädtischen Hauptzentren.
- Wirtschaftlichkeit des ÖPNV: (Kapitel 3.3)
  - Steigerung der Effektivität und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems, vor allem durch Qualitätssicherung bei den vorhandenen Verkehrsangeboten und Ausnutzung verfügbarer Potenziale zur Qualitätssteigerung.

[5] Senatsbeschluss vom 29. März 2011: Download unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml (Zugriff am 28. Januar 2013)

III.1 Öffentliche Interessen (angebotsorientierte Ziele)

Der NVP operationalisiert die im StEP Verkehr formulierte Vorgabe der „Herstellung gleicher Mobilitätschancen“, indem er die Standards und Vorgaben für Angebote und Infrastrukturen formuliert, die dazu beitragen, die Nutzung des ÖPNV für alle Berliner/innen unabhängig von Geschlecht (siehe dazu ausführlich Kapitel 3.4), Alter, Lebenslage, Einkommen sowie körperlicher Einschränkungen zu ermöglichen.

Zielgruppenspezifische Angebotsplanung

Bei der Netz- und Angebotsoptimierung sind die Bedürfnisse der nicht-wahlfreien Nutzergruppen des ÖPNV besonders berücksichtigt worden. Für diese ist es von besonderer Relevanz, dass der ÖPNV seinen Auftrag zur Daseinsvorsorge erfüllt und für alle gleichermaßen zugänglich und nutzbar ist. Die Standards und Vorgaben des NVP stellen dies im gesamten Stadtgebiet sicher, wobei ein besonderes Augenmerkt auf die sozialstrukturell schwächeren Gebiete gelegt wird. Die stadträumlichen Analysen zeigen (vgl. Kapitel 4.5), dass die gültigen Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards überall im Stadtgebiet gehalten werden. Eine Benachteiligung der Bevölkerungsgruppen, für die der ÖPNV der wesentliche Garant sozialer Teilhabe ist, konnte somit für den Betrachtungszeitraum 2009-2011 ausgeschlossen werden.

Über den weiteren Ausbau der barrierefreien Zugänglichkeit des ÖPNV wurden die Voraussetzungen für die Nutzbarkeit von Bussen, Bahnen, Haltestellen und Stationen für alle Bevölkerungsgruppen weiter verbessert (vgl. Kapitel 4.6.5). Eine vollständige Barrierefreiheit im gesamten Netz soll nach den Vorgaben des novellierten PBefG bis zum Jahr 2022 erreicht werden (vgl. Kapitel 5.4.2). Über die Anforderungen des PBefG hinaus hat sich das Land Berlin bereits 2011 in seinem Aktions- und Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention Ziele für einen barrierefreien Berliner ÖPNV bis zum Jahr 2020 gesetzt, insbesondere sollen dann möglichst alle S- und U-Bahnhöfe barrierefrei zugänglich und die letzten hochflurigen, nicht barrierefrei zugänglichen Straßenbahnen durch Niederflurbahnen ersetzt sein.

Anpassung an veränderte Mobilitätsbedürfnisse

Flexiblere Arbeitszeiten, längere Ladenöffnungszeiten, die Entwicklung neuer Arbeits-, Wohn- und (Aus-) Bildungsstandorte sowie die Zunahme kulturelle und freizeitorientierter Angebote abends und am Wochenende bewirken eine Veränderung der zeitlichen und räumlichen Mobilitätsbedürfnisse und damit eine Veränderung der Nachfragestruktur im ÖPNV. Diesen wurde im Zeitraum 2009-2012 durch verschiedene Maßnahmen (vgl. Kapitel 4.3) Rechnung getragen, z. B.

- Fast alle U-Bahn-Linien fahren im Abendverkehr bis ca. 20:30 Uhr im 5-Minuten-Takt.
- Seit Mai 2011 gibt es auf den meisten U-Bahn-Strecken den 5-Minuten-Takt auch an Sonntagen tagsüber von etwa 12 bis 19 Uhr.
- Der Takt auf den u. a. im Freizeitverkehr stark frequentierten Straßenbahnlinien M2 und M10 wurde schrittweise weiter verdichtet.
- Auf der Linie 21 durch Friedrichshain wurde der Abendverkehr ausgedehnt.
- Zusätzliche Verstärkerfahrten verkehren während der Vorlesungszeiten auf den Linien 27 und 67 zum neuen Standort der HTW Oberschöneweide.
- Der sehr schwach genutzte Abschnitt der Linie 18 zwischen Springpfuhl und Bahnhof Lichtenberg wurde eingestellt und teilweise durch die verlängerte Linie 37 ersetzt.
- Zusätzliche Fahrten auf Expressbuslinien (X10, X83) und Metrobuslinien (M41) sowie Taktverdichtungen auf der stark frequentierten Linie TXL zum Flughafen Tegel.

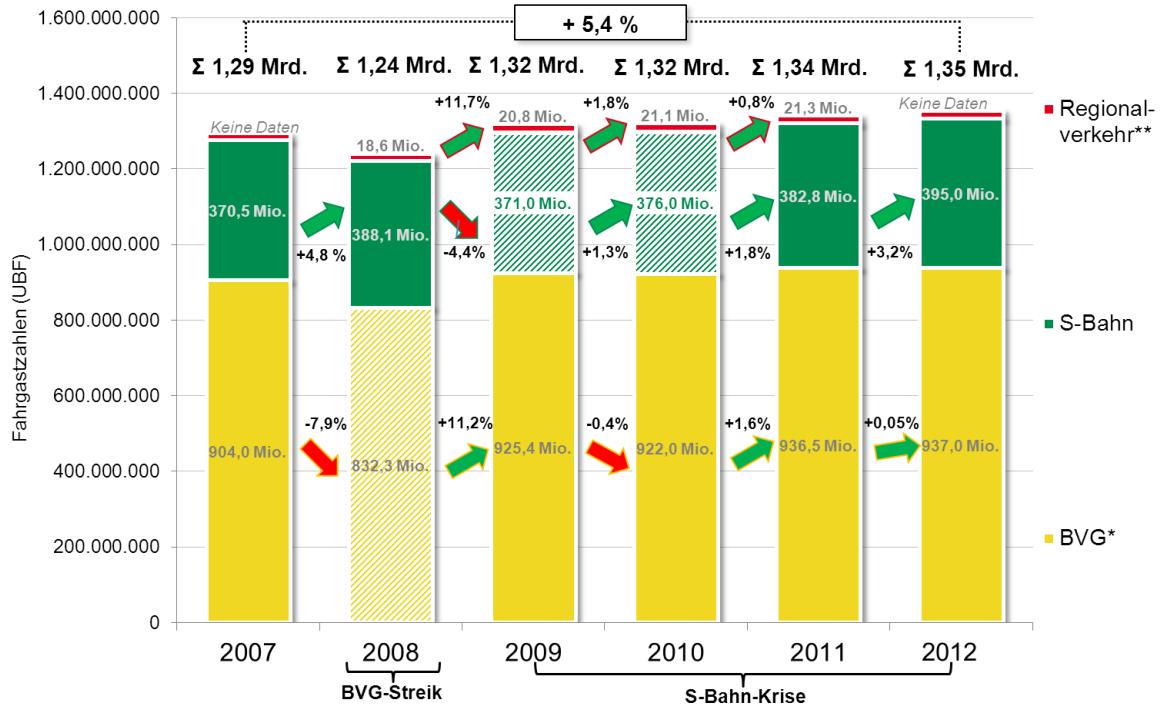
Verbesserung der Erreichbarkeit / Stärkung der polyzentralen Stadtstruktur

Die Analysen zur Erreichbarkeit der Zentren unterschiedlicher Kategorien (Zentrumsbereiche City West und Mitte, Hauptzentren, Stadtteilzentren, Ortsteilzentren, vgl. ausführliche Darstellungen in Kapitel 4.5.3) belegen, dass die Nutzer/innen des ÖPNV zu allen Tageszeiten schnell und mit wenigen (max. 2) Umsteigevorgängen die Zentren jeder Kategorie mit ihren unterschiedlichen Funktionen und Angeboten erreichen können. Der ÖPNV unterstützt damit die Polyzentralität der Stadt. Gleichzeitig stellt er sicher, dass die vielfältigen Möglichkeiten, welche die Stadt bietet, mit dem ÖPNV (bzw. mit dem ÖPNV in Kombination mit dem zu-Fuß-gehen oder auch dem – hier nicht untersuchten – Radverkehr) gut erreichbar und nutzbar sind.

III.2 Nutzerinteressen (nachfrageorientierte Ziele)

Der Blick auf die Fahrgastzahlen (Abbildung 13) belegt die Zunahme der ÖPNV-Nutzung. Dies ist einerseits auf die Bevölkerungsentwicklung sowie auf die Zunahme des Tourismus und der steigenden Erwerbstätigkeit (vgl. Kapitel 2.1) zurückzuführen, andererseits kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Angebote des ÖPNV den Bedürfnissen entsprechen, so dass bestehende Kunden ihn weiter und neue Fahrgäste ihn zunehmend nutzen.

Abbildung 13: Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV 2007-2012



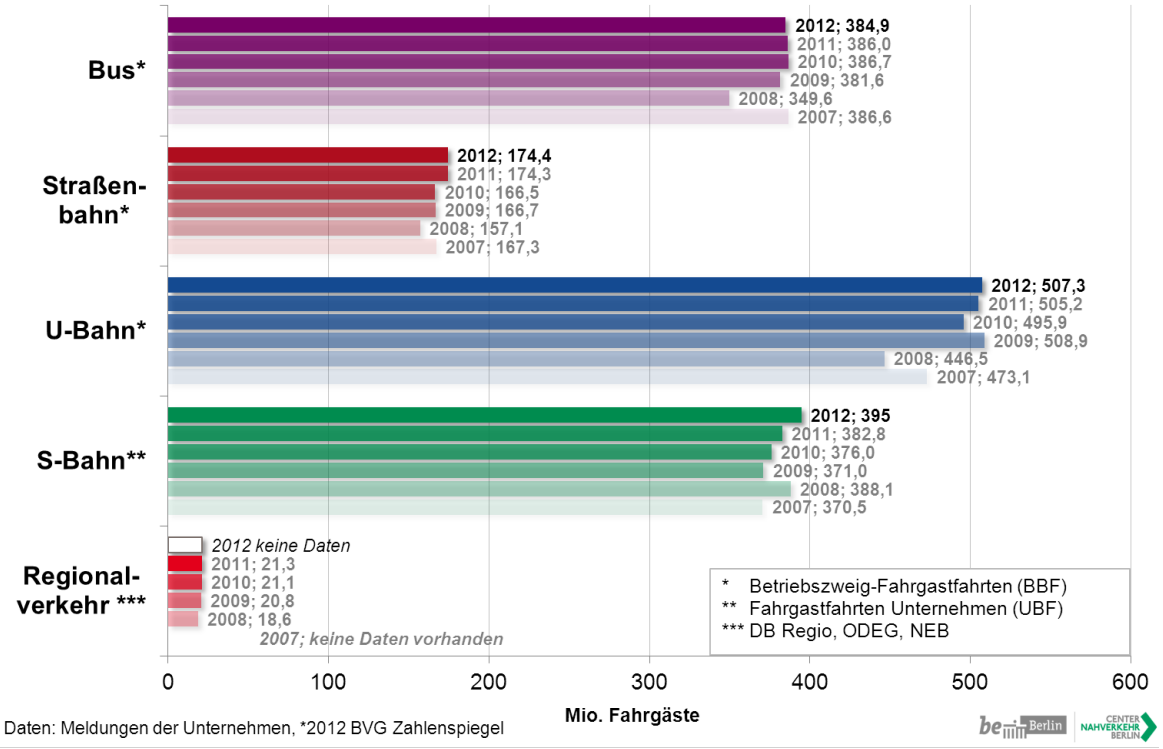
Daten: Meldungen der Unternehmen, für 2012 teilweise vorläufig; * U-Bahn, Straßenbahn, Bus;
** Alle Unternehmen, für 2007 und 2012 keine Daten, Rückfallebene für Darstellung sind die Werte für 2008 bzw. 2012

Hinweis: Basisjahr 2007 als letztes Jahr vor vollständiger Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips im Berliner ÖPNV

Ein Erfolg ist dies umso mehr, als dass insbesondere die Jahre 2009 und 2010 durch die Krise bei der Berliner S-Bahn gekennzeichnet waren (vgl. Kapitel 4.4). Trotz der zahlreichen Ausfälle und Qualitätsmängel, die für die Fahrgäste erhebliche Belastungen nach sich zogen, geben die Daten keine Hinweise darauf, dass Fahrgäste dauerhaft aus dem System ÖPNV (hin zum Radverkehr und/oder MIV) abgewandert sind. Allerdings zeigt Abbildung 13 in Verbindung mit Abbildung 14 deutlich, dass es zwischen den Verkehrsträgern und Unternehmen zu Verschiebungen gekommen ist:

- So stiegen die Fahrgastzahlen der BVG von 2008 auf 2009 stark an, während die S-Bahn Rückgänge zu verzeichnen hatte. Bei der BVG gewannen dabei insbesondere die U-Bahn und der Bus Fahrgäste hinzu, so dass der Schluss nahe liegt, dass diese beiden Verkehrsträger insbesondere die S-Bahn-Ausfälle kompensiert haben.
  Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es im Jahr 2008 bei der BVG zu einem Streik gekommen war, der die Fahrgastzahlen negativ beeinflusst hat. Auch aus diesem Grund fällt der „Sprung“ zu 2009 sehr deutlich aus.
- Im Jahr 2010 verzeichnete die BVG vor allem bei der U-Bahn Rückgänge, während bei der S-Bahn die Fahrgastzahlen wieder stiegen. Zwar waren auch in 2010 die S-Bahn-Verkehre teilweise stark eingeschränkt, jedoch nicht im gleichen Maße wie im Vorjahr mit den massiven Ausfällen. Entsprechend lässt sich schlussfolgern, dass in 2009 auf die BVG ausgewichene Fahrgäste wieder verstärkt die Angebote der S-Bahn nutzten.
- Das Jahr 2011 verzeichnet für alle Verkehrsträger[6] und Unternehmen Fahrgastzuwächse. In diesem Jahr hatten sich die S-Bahn-Leistungen weiter stabilisiert – zwar wurden auch 2011 nicht die vollständigen Leistungen erbracht, auf vielen Linien fanden die Fahrgäste jedoch gegenüber den Vorjahren deutlich verbesserte Angebote vor.

Abbildung 14: Entwicklung der Fahrgastzahlen 2008-2011 nach Verkehrsträgern (nur Berlin)

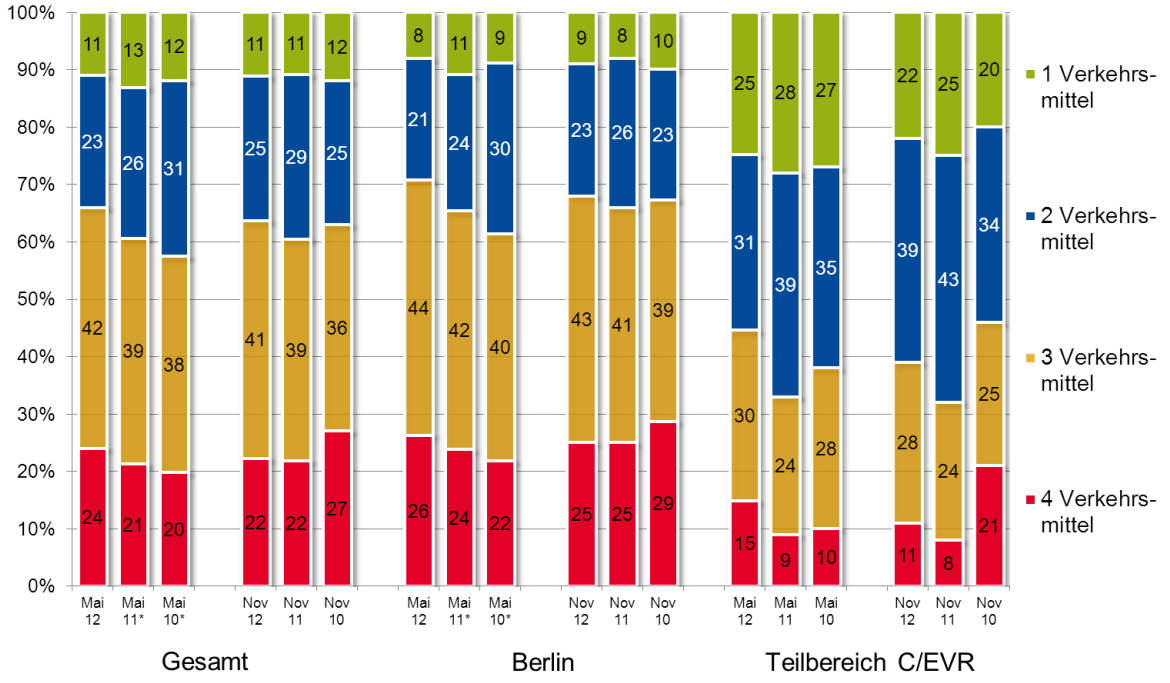


[6] Mit Ausnahme des Busses, für den leichte Rückgänge verzeichnet wurden.

Der Blick in die im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt durchgeführten verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Kundenbefragung (vgl. Kapitel 4.6.6) zeigt, dass die Häufigkeit, mit der die Fahrgäste regelmäßig zwei oder mehrere Verkehrsmittel nutzen, unverändert hoch ist (Abbildung 15). Insgesamt ist bei Brandenburgern ein geringerer Anteil von Mehrfachnutzern festzustellen als bei Berlinern. Die überwiegende Anzahl der Fahrgäste nutzt regelmäßig drei Verkehrsmittel, auch vor dem Hintergrund der S-Bahn Krise gibt es keine nennenswerten Veränderungen des Fahrgastverhaltens.

Mit Blick auf die Angebotsgestaltung ist dies insbesondere für das Thema Verbindungsqualität und Umsteigen relevant.

Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl: Wie viel Verkehrsmittel nutzen Berliner/innen am Tag



Basis: alle Befragten, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai 2012
Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Die Zunahme der Fahrgäste bei gleichbleibendem Angebotsvolumen führt mittlerweile allerdings dazu, dass auf stark nachgefragten Linien und Streckenabschnitten die Grenzen der Kapazität der Verkehrsträger erreicht werden (vgl. Kapitel 4.6.3). Wie in Kapitel 5 dargestellt, deuten die Entwicklungen bei allen Rahmenbedingungen, welche die ÖPNV-Nachfrage quantitativ wie strukturell beeinflussen, in Richtung eines weiteren Nachfragezuwachses. Es wird die Aufgabe des NVP 2014-2018 sein, die notwendigen Angebotsmaßnahmen durch- und umzusetzen, damit das System ÖPNV weiterhin gleichwertige Mobilitäts- und Teilhabechancen für alle Berliner/innen bietet und gleichzeitig für mehr Fahrgäste eine hohe Qualität und Attraktivität bietet.

III.3 Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs

Der durch das Land bei den Unternehmen bestellte Angebotsumfang (Leistungsvolumen) in ÖPNV und SPNV ist auf Grundlage des Nahverkehrsplans bzw. der bestehenden Verkehrsverträge festgelegt (vgl. Kapitel 4.2). Der finanzielle Rahmen (Kapitel 2.5) für die Bestellleis-

tung entspricht der jeweiligen mittelfristigen Finanzplanung des Senats. Bei der Angebotsgestaltung muss sich der Aufgabenträger innerhalb des verfügbaren Finanzrahmens bewegen und die ihm für die Bestellung von Verkehrsleistung zur Verfügung stehenden Mittel im Rahmen der Angebotsgestaltung effizient, d. h. mit dem größten Nutzen für den Fahrgast und die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Landes, einsetzen.

Dies geschieht einerseits über das Controlling der Verträge, welches dazu dient, Leistungs- und Qualitätserfüllung nachzuprüfen, Mängel aufzudecken und sowohl geeignete Maßnahmen zu deren Behebung einzufordern und zu unterstützen, als auch Abzüge bei den Ausgleichszahlungen entsprechend der getroffenen Vereinbarungen in den jeweiligen Verkehrsverträgen vorzunehmen. Die Mittel, welche aufgrund von Nicht- oder Schlechtleistung einbehalten werden, werden gemäß der politischen Vorgabe an anderer Stelle wieder in den ÖPNV reinvestiert, so dass sie tatsächlich dem Fahrgastnutzen zugutekommen (vgl. ebenfalls Kapitel 2.5).

Bei der Effizienz der Oberflächenverkehre (Bus und Straßenbahn) spielt die Priorisierung bzw. Beschleunigung des ÖPNV eine wesentliche Rolle (vgl. Kapitel 4.1.2). Durch Priorisierungsmaßnahmen erreichte Fahrzeitgewinne dienen einerseits der Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie der Fahrplanstabilität und damit der gleichmäßigen Bereitstellung der Beförderungskapazitäten. Vor allem aber ermöglichen sie es, Leistungsvolumen freizusetzen und an anderer Stelle einzusetzen.

Grundlage dafür ist der Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der BVG AöR, der einen Mechanismus enthält, über den innerhalb des bestehenden Gesamtvolumens an Verkehrsleistungen Umbestellungen auch zwischen den Verkehrsträgern U-Bahn, Straßenbahn und Bus vorgenommen werden können. Damit kann die Angebotsgestaltung auch innerhalb des bestehenden, gedeckelten Finanz- und Leistungsvolumens flexibel auf Nachfrageveränderungen reagieren.

So wurden beispielsweise die Taktverdichtungen im Abend- und Wochenendverkehr bei der U-Bahn vom 10- auf den 5-Minutentakt über die Kürzung bzw. Zusammenlegung wenig nachgefragter Buslinien kostenneutral ermöglicht. Die Untergrenze der Angebotsreduzierung bilden dabei immer die im NVP definierten Angebotsstandards (Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards): Diese dürfen auch im Rahmen von Umbestellungen nicht unterschritten werden, da sonst in den betroffenen Gebieten die Angebote nicht mehr den Anforderungen der Daseinsvorsorge entsprechen (z. B. wenn längere Haltestellenwege, Abweichungen von Mindesttakten, längere Fahrzeiten bzw. mehr Umstiege zu Zentren die Folge wären etc.).

Aufgrund dieser Regelungen ist es gelungen, die gestiegene Nachfrage v. a. bei den schienengebundenen Verkehrsmitteln sowie in der Innenstadt und auf bestimmten, stark nachgefragten Metro-Linien durch Angebotsausweitungen zu befriedigen. Mittlerweile sind die Potenziale für Umbestellungen jedoch weitestgehend ausgereizt, Angebotsreduzierungen sind nur noch sehr vereinzelt und teilweise auf einzelne Fahrten bezogen möglich. Eine weiterhin steigende Nachfrage lässt sich daher aus dem bestehenden Volumen heraus nicht bewältigen. Auch wird es nicht möglich sein, die Attraktivität des ÖPNV so zu entwickeln, dass weitere Modal-Split-Verlagerungen und damit die Erreichung der verkehrspolitischen, sozialen und umweltbezogenen Ziele des Landes ermöglicht werden können.

Es wird Aufgabe des Nahverkehrsplans 2014-2018 sein, die notwendigen Leistungsvolumen detailliert nachzuweisen, die Möglichkeit der Anpassung von Standards zu eruieren, die finanziellen Auswirkungen der notwendigen Angebotsmaßnahmen zu überprüfen und im Rahmen der Haushaltsverhandlungen zu vertreten.

III.4 Gender Check NVP-Monitoring 2009-2011/12

Das Gleichstellungspolitische Rahmenprogramm (GPR) 2008-2011[7] des Landes Berlin benennt die „Integration der unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen in die Stadt- und Verkehrsplanung“ als eine wesentliche, dem Handlungsfeld „Lebenswerte Stadt – Soziale Stadt – Mobilie Stadt“ zugeordnete Zielstellung des Handlungsbereichs „Herausforderung Demografie“. Der auf das GPR aufbauende „Masterplan zur Umsetzung des Gleichstellungspolitischen Rahmenprogramms 2008-2011“[8] konkretisiert diese Vorgabe um Teilzeile und ordnet diesen die erforderlichen Maßnahmen / Aktivitäten zu, für deren Umsetzung der Aufgabenträger verantwortlich zeichnet.

Bereits bei der Erstellung des Nahverkehrsplans 2006-2009 wurden daraufhin die ÖPNV-Planungen des Landes Berlin einem „Gender-Check“ unterzogen. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Fortschreibung des NVP 2010-2014 (Eckpunkte) ein und bilden ebenfalls einen wichtigen Rahmen für die Erstellung des NVP 2014-2018. Die Ausarbeitung und Überprüfung der Standards ebenso wie für die Angebotsplanung und deren Wirkungskontrolle folgen dem Grundsatz des Gender-Mainstreaming und berücksichtigen dabei insbesondere die diesbezüglichen Hinweise der FGSV.[9] Hier heißt es:

„Mobilitätsbedürfnisse sind abhängig von der Lebenssituation einer Person und den sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen. Die mit der Lebenssituation verbundene soziale Rolle in unserer Gesellschaft wird mit dem Begriff ‚Gender‘ beschrieben. Durch das Konzept des ‚Gender Mainstreaming‘ soll der Blick auf die soziale Rolle gelenkt werden, die Frauen und Männer in unserer Gesellschaft einnehmen. Die vorhandenen Unterschiede sollen verdeutlicht und bei Handlungsansätzen im Sinne einer Gleichwertigkeit (Gerechtigkeit) berücksichtigt werden.“[10]

Der NVP versteht die Einbeziehung von Gender-Aspekten als Querschnittsaufgabe, die der Herstellung eines guten ÖPNV für alle Berliner/innen sowie ihrer Gäste dient. Im Regelfall werden daher – weder im NVP selber noch in den nachfolgenden Kapiteln des vorliegenden Monitorings – die jeweilige genderbezogene Komponente einer Planung, eines Standards oder einer Vorgabe nicht explizit ausgewiesen. Um verdeutlichen zu können, inwieweit der ÖPNV im Land Berlin den Anforderungen aus Gender-Sicht entspricht, aber auch um bestehende Defizite aufzudecken und Handlungsbedarfe zu identifizieren, wurden die Ergebnisse des Monitorings konkret auf Gender-Aspekte hin überprüft. Die nachfolgende Tabelle 3 gibt Auskunft darüber, inwieweit im Berliner ÖPNV im Zeitraum 2009-2011/12 die Anforderungen, Ziele und Standards an den ÖPNV zur Berücksichtigung des Gender-Ansatzes berücksichtigt und umgesetzt wurden.[11]

---

7 Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen: Das gleichstellungspolitische Rahmenprogramm (GPR) 2008-2011: Strategien für ein geschlechtergerechtes Berlin. Online unter: http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-frauen/gpr.pdf. Zugriff: 12.02.2013.

8 Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen: Masterplan zur Umsetzung des gleichstellungspolitischen Rahmenprogramm 2008-2011. Vorlage – zur Kenntnisnahme – an das Abgeordnetenhaus Berlin. Drucksache 16/2571. 31.07.2009. Online unter: http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-frauen/mp_gpr_drs_16_2571.pdf. Zugriff: 13.02.2013

9 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: Hinweis zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen. Ausgabe 2004.

10 ebd., S. 5.

11 Grundlage der Aufstellung und Bewertung sind erneut die bereits zitierten Hinweise der FGSV, vgl. ebd., S. 9 ff. Die im Rahmen des Masterplans zur Umsetzung des GPR 2008-2011 benannten Aktivitäten / Maßnahmen sind durch ein Sternchen (*) gekennzeichnet.

Dabei fand folgendes Bewertungsschema Anwendung:

- Anforderungen erfüllt
- Anforderung teilweise erfüllt
- Anforderung nicht erfüllt
- Anforderung (noch/zeitnah) erfüllt bzw. kontinuierliche Aufgabe
- Anforderung teilweise erfüllt, besonderer Beobachtungs- und/oder Handlungsbedarf
- Kein Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans
- (*) Maßnahme / Aktivität des Masterplan zum GPR 2008-2011

Tabelle 3: Umsetzung der Anforderungen zu Gender-Aspekten im ÖPVN 2009-2011/12

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Erschließung / Verbindung	
Anbindung frauenrelevanter Ziele an den ÖPNV; Ziele sollten möglichst direkt angefahren werden (*)	Standards für einzelne Einrichtungen haben sich als nicht praktikabel erwiesen, daher Überprüfung im Zusammenhang mit Vorgaben (Reisezeit, maximale Zahl der Umstiege) zur Erreichbarkeit der Haupt-, besondere Stadtteil-, Ortsteilzentren. Ergebnis: Alle Vorgaben wurden erreicht. (Kapitel 4.5.3)
Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen (max. 300 m Radius)(*)	Ziel-Vorgaben zur Erschließung (Einzugsradius 300 m bei hoher bzw. 400 m bei niedriger Nutzungsdichte für 80 % der Bevölkerung tagsüber) werden überall eingehalten. Der Toleranzwert (96 %) wird jedoch leicht verfehlt. (Kapitel 4.5.1)
Kurze Wartezeiten beim Umsteigen	Vorgaben zur Anschlusssicherung bestehen bislang nur für U-Bahn (Anschlusssicherung gilt als hergestellt, wenn Wahrtezeit an den jeweiligen Stationen fahrplanmäßig < fünf Minuten). Diese Vorgabe wird eingehalten. Für die anderen Verkehrsträger bzw. für die verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherung besteht ein Entwicklungsauftrag, der derzeit noch nicht umgesetzt ist.
Selbstverständliche Erschließung neuer Baugebiete mit dem ÖPNV	Es wird vermutet, dass die Abnahme bzw. die (leichte) Verfehlung des Toleranzwertes für die Erreichbarkeit der Haltestellen durch die Errichtung neuer Wohnstandorte begründet ist, die außerhalb der bisherigen ÖV-Erschließung liegen, da im Monitoring-Zeitraum keine wesentlichen Veränderungen am Haltestellennetz des ÖV erfolgten. (Kapitel 4.5.1)
Bedienung	
Abstimmung des Fahrplanangebots auf den Bedarf der Nutzerinnen; entsprechende Angebote auch in SVZ und NVZ bereithalten (*)	Die als NVP-Standards definierten Mindesttakte in HVZ und NVZ werden gemeinhin eingehalten. Ausnahmen bestehen nur in wenigen und begründeten Fällen (in der NVZ in Gewerbegebieten, die primär auf den Berufsverkehr ausgerichtet sind sowie auf Kiezlinien mit geringer Nachfrage). Umfangreichere Abweichungen bestehen in der abendlichen SVZ, in der auf vielen Kiez- und Erschließungslinien die Bedienung gegen 21 oder 22 Uhr endet. In der Regel finden sich hier Haltestellen von Linien mit Abendangebot in akzeptabler Nähe. (Kapitel 4.5.2)

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Abstimmung der Fahrpläne auf Öffnungszeiten relevanter Einrichtungen (*)	Die Eckpunkte des NVP 2014-2018 beinhalteten den grundsätzlichen Auftrag, die Weiterentwicklung der Bedienungsstandards (Verkehrszeiten und Takte) für die Gesamtstadt zu prüfen, da sich in der Vergangenheit bereits Nachfrageverschiebungen im Tagesverlauf (u. a. aufgrund veränderter Ladenöffnungszeiten sowie der weiteren Flexibilisierung der Arbeitswelt) ergeben hatten. Dieser Prüfauftrag wurde über planerische Maßnahmen (Verlängerung des 5-min Takts bei der U-Bahn in den Abendstunden und am Wochenende (2009), veränderte Linienführungen, Verdichtung auf nachfragestarken Linien), die der Verbesserung der Erreichbarkeit relevanter Einrichtungen dienten (z. B. Krankenhaus Hedwigshöhe) erreicht. Für den NVP 2013-2014 ist die flexiblere Gestaltung der Verkehrszeiten und Anpassung an lokale Anforderungen (u. a. durch Übergangszeiten) ein gesetztes Thema. (Kapitel 4.3.2, Kapitel 4.5.2)
Förderung der für die kleinräumige Erschließung geeigneten Bus- und Straßenbahnsysteme ebenso wie „schnelle“ ÖPNV-Systeme	Es wurden zahlreiche Angebotsmaßnahmen umgesetzt, die u. a. der Verbesserung der Feinerschließung in den Quartieren dienten, z.B. 2009: neues Linienkonzept zur kleinräumigen Angebotsoptimierung in Lichtenberg/Friedrichsfelde, 2012: bezirkliche Konzepte in Zehlendorf, Stärkung tangentialer Verbindungen, neues Bezirkskonzept Reinickendorf, verbesserte Anbindung des Humboldt-Krankenhauses nach Tegel, Verbesserung der Erschließung des Märkischen Viertels. (Kapitel 4.3.2)
Abends und Nachts: angemessene Bedienung ggf. mit flexiblen Bedienungsformen, Ausstieg zwischen Haltestellen, Möglichkeit der Bestellung von Anschlusstaxis	In den Tarifgebieten B und C besteht auf allen Buslinien ab 20 Uhr (einschließlich Nachtlinien) auch zwischen den Haltestellen die Möglichkeit, auszusteigen. In zahlreichen, insbesondere den weniger dicht besiedelten, peripheren Stadtgebieten, besteht nachts ein Haustürservice. Zudem gibt es die Möglichkeit, über das Fahrpersonal ein Taxi für den Anschlussverkehr zu rufen.
Haltestellen	
Einrichtung von Haltestellen grundsätzlich in der Nähe von Wohngebäuden oder belebten Nutzungen	Vorgaben zur Erschließung (Einzugsradius 300 m bei hoher bzw. 400 m bei niedriger Nutzungsdichte) werden überall eingehalten. (Kapitel 4.5.1)
Barrierefreie Erreichbarkeit von Haltestellen, ggf. Anlage von Rampen, Aufzügen, geringe Einstiegshöhe (Niederflurhaltestellen) (*)	Die Anzahl der barrierefrei zugänglichen Bahnhöfe und Stationen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen, mehr als die Hälfte aller Regional-, Fern-, S-, und U-Bahnhöfe sind bereits barrierefrei zugänglich. An vielen Stationen erleichtern zudem Fahrtreppen den Zugang. In den nächsten Jahren wird der barrierefreie Ausbau weiter vorangetrieben. Nach den Vorgaben des neuen PBefG ist die komplette Barrierefreiheit bis 2022 herzustellen, der barrierefreie Zugang zu S- und U-Bahnhöfen soll gemäß Berliner Aktions- und Maßnahmenplan zur UN-Behindertenrechtskonvention bis 2020 vollständig realisiert werden. Bei der Straßenbahn wurde bereits die Mehrzahl an Haltestellen als Haltestelleninseln so gestaltet, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Niederflurbahnen möglich ist. Beim Bus konnte der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen in den Jahren 2009 bis 2011 mithilfe zurückfließender Haushaltsmittel, die auf Grund der S-Bahn-Krise einbehalten wurden, beschleunigt werden. In den kommenden Jahren soll das barrierefreie Umbauprogramm für Bushaltestellen weitergeführt werden. Auf Grund der sehr hohen Anzahl an Bushaltestellen in Berlin, ist eine Umrüstung aller Haltestellen allerdings nicht mittelfristig realisierbar. (Kapitel 4.6.5)

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Einsatz von Personal zur Gewährleistung sozialer Kontrolle und Erhöhung der Sicherheit; Notrufmöglichkeiten (*)	Alle Verkehrsunternehmen setzen Sicherheitspersonal ein. Bei der S-Bahn erfolgt der Personaleinsatz lageabhängig, bei der BVG sieht das Einsatzkonzept eine Kombination aus flächendeckender Präsenz und dem Einsatz in Schwerpunktbereichen vor. Die BVG hat die Anzahl des Sicherheitspersonals seit 2011 weiter erhöht, zusätzlich zu den Sicherheitskräften erfolgt der Einsatz von Mitarbeitern als Kontrollpersonal in auffälliger Dienstkleidung. Auf den Außenästen werden mobile Streifen eingesetzt, im Bus- und Straßenbahnnetz sind Fahrzeugbegleiter und externes Sicherheitspersonal unterwegs. In Sicherheitsfragen arbeitet die BVG eng mit der Berliner Polizei zusammen, sowohl in strategischen Fragen als auch konkret vor Ort durch gemeinsame Patrouillen. Notrufsäulen sind im Bereich der S-Bahn auf allen Mischbahnhöfen vorhanden, die Mehrzahl der reinen S-Bahnhöfe verfügen über deutlich gekennzeichnete Informationssäulen, an denen Fahrgäste einen Hilferuf absetzen können. Auf allen U-Bahnhöfen stehen barrierefreie Notruf- und Informationssäulen zur Verfügung, in deren Nähe immer eine Videokamera installiert ist, die in der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service (BL-SuS) aufgeschaltet wird, sobald der Notruf betätigt wird. Bei der S-Bahn wird Videoüberwachung nur auf Bahnsteigen an Mischbahnhöfen mit dem Fernverkehr eingesetzt. Trotz dieser Maßnahmen fühlen sich zahlreiche Fahrgäste v. a. nachts in Bahnhöfen und Fahrzeugen nicht sicher. Hier besteht weiterer Handlungsbedarf. (Kapitel 4.6.2)
Übersichtliche, gut einsehbare Gestaltung, ausreichende Beleuchtung; Witterungsschutz aus durchsichtigem Material, Sitz- und Gepäckablagemöglichkeiten, gut lesbare Informationen (*)	Der Nahverkehrsplan beinhaltet einen Katalog an Ausstattungsmerkmalen, welcher über die gesetzlichen Vorgaben (BOStrab, BO-Kraft) hinaus geht und Standards für Aufenthaltsmöglichkeiten, Serviceeinrichtungen, Wegweisung, Information etc. benennt. Die Umsetzung erfolgt über die Verkehrsverträge. Die benannten Merkmale (Beleuchtung, Witterungschutz, Sitzgelegenheiten, Informationen) sind dabei als Standardausstattung vorgegeben (Abweichung sind bei den im Straßenraum befindlichen Straßenbahn- und Bushaltestellen im Einzelfall möglich, z. B. wenn die straßenräumliche Gegebenheiten eine bestimmte Ausstattung nicht zulässt). (Kapitel 4.6.3) Ein systematisches Controlling der Einhaltung des Ausstattungsgrads findet nicht statt. Vom Aufgabenträger initiierte, qualifizierte Beobachtungen lassen darauf schließen, dass z. B. in Bezug auf Information und Sauberkeit (oft aufgrund Graffiti bzw. Vandalismus) nicht alle Haltestellen stets den Vorgaben entsprechen.
Kurze und direkte Zuwegungen, Übersichtlichkeit, ausreichend Beleuchtung etc.; bei B&R / P&R ausreichende Zahl sozial sicherer Stellplätze für Frauen vorhalten (*)	Die Verknüpfung der Haltestellen des ÖPNV mit dem MIV bzw. dem Fahrradverkehr ist insbesondere im Hinblick auf die Erledigung von Wegeketten von großer Relevanz und genießt in der Berliner Verkehrspolitik hohe Priorität. Die Anlage der Stellplätze erfolgt jedoch im Straßenraum und ist damit im Regelfall nicht im Einflussbereich des ÖPNV-Aufgabenträgers.
Fahrzeuge	
Umstellen des Fahrzeugsparks auf Niederflurtechnik, v. a. Möglichkeit, selbstständig (d. h. ohne Hilfe) mit Kinderwagen und Rollstuhl in das Fahrzeug einzusteigen	Seit 2010 setzt die BVG ausschließlich barrierefreie Busse ein. Die Straßenbahnbeschaffung ist derzeit laufend, die Serienlieferung der „FLEXITY Berlin“ hat im September 2011 begonnen. Bis Ende 2017 werden schrittweise alle Straßenbahnlinien Berlins mit Niederflurbahnen ausgestattet sein. Bis dahin werden auf den Straßenbahnlinien, auf denen noch nicht durchgängig barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden, Fahrten mit Niederflurbahnen (Nf-Bahnen) in vereinbarten Mindesttakten angeboten.

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Ausreichend Abstellflächen in Fahrzeugen, Rückhaltemöglichkeiten etc.	Der Nahverkehrsplan enthält die Vorgabe, dass beim Fahrzeugeinsatz entsprechend große Mehrzweckabteile für die Kinderwagen-, Rollstuhl- sowie Gepäckmitnahme vorzuhalten sind. Größe und Lage der Mehrzweckabteile unterscheiden sich dabei nach Verkehrsmittel und Fahrzeugtyp. Allgemein verfügen alle eingesetzten Fahrzeuge über entsprechende Flächen. Inwieweit diese ausreichend sind, kann pauschal nicht ausgesagt werden, da dies u. a. abhängig ist vom Bedarf, der nach Tageszeit und Streckenabschnitt erheblich schwanken kann. Zudem zeigen die (nur) für den Bus vorliegenden Auswertungen der sog. 100 %-Meldungen (Fahrgäste können an Haltestelle nicht mitgenommen werden), dass zunehmend Kapazitätsengpässe erreicht werden. Der NVP 2014-2018 wird sich mit der Frage der ausreichenden Kapazitäten auch und geeignete Maßnahmen entwickeln. (Kapitel 4.6.3) Ab 2013 beschafft die BVG zudem neue Gelenkbusse, welche über zwei Multifunktionsabteile verfügen werden. Rückhaltemöglichkeiten sind eine Grundanforderungen zur Gewährleistung eines (verkehrs-)sicheren Aufenthalts im Fahrzeug.
Bei U- und S-Bahn: Durchgangsmöglichkeiten zwischen den Einzelwagen, Möglichkeit für Rufkontakt zur Fahrerkabine, nachts Mitfahrt von Begleitpersonal im Zugabteil (*)	Bei den Zügen der S-Bahn Berlin GmbH besteht grundsätzlich eine Sichtbeziehung zwischen den einzelnen Wagen. Bei Zügen der Baureihe 481 ist darüber hinaus im Viertelzug die Durchgängigkeit gewährleistet, allerdings nicht für alle auf Rollstühle angewiesenen Fahrgäste. Bei der U-Bahn werden ältere Fahrzeug- und Wagentypen, bei denen eine Sichtbeziehung zwischen den Wagen noch nicht durchgängig möglich ist, im Zuge anstehender Modernisierung mit entsprechenden baulichen Vorkehrungen ausgestattet. Die Einsehbarkeit der Fahrzeuge (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) ist vollständig gegeben. Die Minimierung der Fensterbeklebung mit Werbung bzw. die Nutzung transparenter Folien wird zudem durch das Controlling des Verkehrsvertrags überwacht. In allen Fahrzeugen, ausgenommen den Omnibussen, befinden sich Fahrgastsprechstellen, die im Notfall nach Betätigung einen direkten Kontakt zum Fahrer herstellen.
Fahrradmitnahme ganztätig	Die Fahrradmitnahme ist im Berliner ÖPNV ganztägig möglich, dabei findet ein spezieller Fahrradkartentarif Anwendung. (Kapitel 4.8)
Tarifgestaltung	
Günstigere Tarife für Gelegenheits- und Gruppenverkehre (Familien)	Das Kleingruppenticket wurde im Rahmen der Tarifanpassung zum 01.01.2011 im Preis gesenkt. Für den Tarifbereich AB wurde der Preis um knapp 6 %, im Tarifbereich BC um rund 1 % sowie im Tarifbereich ABC um rund 4 % gesenkt. Bei der Tarifmaßnahme im August 2012 erfolgt eine moderate Preissteigerung des Kleingruppentickets um ca. 3 % (alle Tarifgebiete). Wenngleich kein eigenständiges Familienticket im VBB angeboten wird, können Fahrgäste mit einer VBB-Umweltkarte bzw. Monatskarte am Wochenende und an Feiertagen ganztägig bis zu einem weiteren Erwachsenen sowie bis zu drei Kinder bis 14 Jahren kostenlos mitnehmen. Darüber hinaus gibt es für schulpflichtige Kinder mit dem Schülerticket und dem Geschwisterticket günstige Tarifangebote, für die bei den vergangenen Tarifanpassungen im Bartarif geringe Preissteigerungen und Abonnement keine, bzw. marginale Preissteigerungen zur Anwendungen kamen.

Anforderungen nach FGSV	Umsetzung in Berlin im Zeitraum 2009-2011/12; Bewertung
Fahrscheine mit zeitbezogener Gültigkeitsdauer sind für die Erledigung von Wegeketten günstiger als Fahrscheine mit entfernungs-/raumbezogener Gültigkeit	Einzelfahrscheine im Berliner Stadtgebiet sowie im direkt angrenzenden Umland (Tarifbereich C) sind zeitbezogen und für zwei Stunden gültig. Dies erlaubt es mehrere Erledigungen in einer Wegekette mit nur einem Fahrschein durchzuführen und dazu die Fahrt zu unterbrechen und fortzusetzen. Allerdings ist die Rückfahrt zum Ausgangsort mit demselben Ticket nicht zulässig, so dass hier ggf. der Erwerb eines weiteren Tickets erforderlich ist. Bei einer Weiterentwicklung des Tarifs ist die richtungsbezogene Gültigkeit der Fahrscheine ggf. erneut zu überprüfen.
Reduzierte Tarife außerhalb der Spitzenzeiten	Die 10-Uhr-Karte ermöglicht die Nutzung des ÖPNV zum reduzierten Tarif in den Tarifbereiche Berlin AB, BC oder ABC an Werktagen zwischen 10 Uhr und 3 Uhr des Folgetages sowie am Wochenende und an Feiertagen ganztägig. Erhältlich ist sie als Monatskarte (Kalendermonat oder gleitend). Gegenüber dem Normaltarif ermöglicht sie Mobilität zu deutlich günstigeren Kosten: Bei monatlichem Kauf kostet die 10-Uhr-Karte für den Tarifbereich AB 55 Euro (statt 77 Euro für eine reguläre Umweltkarte AB). Im Abo mit einmaliger Abbuchung kostet sie 491 Euro (statt 680 Euro für eine reguläre Umweltkarte AB).
Aufrechterhaltung des Fahrscheinverkaufs abseits von Automaten, Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs bzw. der Beratung durch Personal	Neben den Fahrkartenautomaten an Bahnhöfe und Bahnsteigen sowie der Möglichkeit, in Bus und Straßenbahn (beim Fahrer bzw. am Automaten) Fahrscheine zu erwerben, besteht in Berlin ein dichtes Netz an Verkaufs- und Servicepunkten, welche durch die Verkehrsunternehmen selber betrieben werden. Hier werden sowohl Fahrscheine als auch Beratungsleistungen angeboten. Die BVG gestaltet darüber hinaus im Rahmen ihrer Serviceoffensive 2.011 Verkaufs- und Servicepunkte um und erhöht deren Kundenfreundlichkeit.

Zahlreiche Anforderungen an einen geschlechtergerechten ÖPNV können im Land Berlin bereits als erfüllt angesehen werden. Die Bewertung zeigt jedoch hinsichtlich einiger Aspekte weiteren Handlungsbedarf auf. Dazu gehören vor allem:

<u>Besonderer Handlungsbedarf</u>

- Erschließung neuer Baugebiete mit dem ÖPNV: Qualität und Leistung entsprechend der Erschließung bestehender Gebiete, v. a. Einhaltung der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung;
- Prüfung weiterer Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der objektiven sowie zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste in Bahnhöfen, Stationen, Fahrzeugen und auf Zu- bzw. Abwegen zum / vom ÖPNV
- Verbesserung der Kapazität auf Strecken-/Linien, bei denen es aufgrund der hohen Nachfrage Kapazitätsengpässen entstehen;
- Bereitstellung von ausreichend Mehrzweckabteilen in Fahrzeugen.

<u>Weiterer Handlungsbedarf</u>

- Verbesserung der Anschlusssicherung – auch verkehrsträgerübergreifend;
- Sicherung der Mindestakte in der SVZ, bei Abweichungen weiterhin Einzelfallprüfung auch hinsichtlich gender-relevanter Gesichtspunkte;
- Prüfung der Auswirkung von Tarifmaßnahmen nach Gender-Gesichtspunkten,

Kontinuierliche Aufgaben

- Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen sowie von Informationsangeboten;
- Verbesserung der Informationsbereitstellung (an Haltestellen, in Fahrzeugen, online, mobil) im Regelbetrieb wie auch bei planmäßigen und unplanmäßigen Abweichungen und Störungen sowie weitere Verbesserung der Sauberkeit im ÖPNV
- Kontinuierliche Nachsteuerung bzw. Anpassung des Angebots an veränderte Nachfrage bzw. an veränderte Rahmenbedingungen (Bevölkerungszahl und -struktur, Nutzungs- bzw. Funktionsänderungen auf lokaler Ebene mit Konsequenzen für Quelle-Ziel-Beziehungen, Veränderung von Verkehrszeiten, Anforderungen an kleinräumige Erschließung);
- Verbesserung der Datengrundlagen, z. B. differenzierte Daten zu Einkommen, Alter, Geschlecht, spezifischen Mobilitätsbedingungen etc. der Nutzer- und Zielgruppen des Berliner ÖPNV;
- Beteiligung von Interessensvertretungen und Repräsentanten unterschiedlicher Fahrgast- und Nutzergruppen in die ÖPNV-Planung (u. a. via „Forum Nahverkehr“) und damit Sicherstellung der Berücksichtigung unterschiedlichster Anforderungen an den ÖPNV i. S. des Gender Mainstreaming.

Es wird Aufgabe des NVP 2014-2018 sein, die identifizierten Handlungsbedarfe weiter auszuarbeiten, zu prüfen und entsprechende Maßnahmen in die Planungen zu integrieren. Bei der parallel zur Erstellung des vorliegenden NVP-Monitoringberichts erfolgten Zusammenstellung der Planungsgrundlagen (vgl. dazu auch Kapitel 2.1 und Kapitel 5) ist bereits deutlich geworden, dass insbesondere die Gewährleistung der Einhaltung der Erschließungsstandards ebenso wie die Sicherstellung der Anbindung neuer Baugebiete den ÖPNV in den nächsten Jahren vor große Herausforderungen stellen wird.

Bevölkerungszunahme, kontinuierlich steigende Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen sowie die wirtschaftliche Entwicklung Berlins führen zu einer dynamischen Flächenentwicklung. Die Anbindung neu entwickelter Flächen ebenso wie die Nachverdichtung von Angeboten in Gebieten, in denen bestehende Nutzungen verdichtet bzw. intensiviert werden, erfordert die Bereitstellung entsprechender Leistungsvolumen. Diese sind in Berlin derzeit nach oben hin gedeckelt. Bestehende Potenziale zur Umverteilung des Leistungsvolumens sind weitestgehend ausgeschöpft.

Ohne einen entsprechenden Leistungsaufwuchs in Verbindung mit der Bereitstellung der dafür notwendigen finanziellen Mittel auf Seiten des Landes sind mittel- bis langfristig Verschlechterungen im Angebot sowie die Verfehlung der vorgegebenen Standards zu befürchten. Eine Konsequenz wäre, dass die Ziele der Daseinsvorsorge sowie der Chancengleichheit bei der Verwirklichung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern absehbar nicht mehr erreicht werden könnten. Das Ziel eines geschlechtergerechten Berlins würde damit weiter in die Ferne rücken.

IV. Rahmenvorgaben und Angebotsstandards

Die Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans definieren die erforderliche Qualität und den Umfang des Berliner ÖPVN-Angebots. Sie dokumentieren, welches Angebot die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Wahrnehmung ihrer Funktion als Aufgabenträger unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Landes (vgl. Kapitel 3) als angemessen betrachtet.

Mit der Darstellung der tatsächlichen Entwicklungen im Berichtszeitraum 2009-2011 bzw. 2012 weist der Aufgabenträger nach, inwieweit Umfang, Qualität und Leistungsfähigkeit des Angebots den Rahmenvorgaben entsprechen.

IV.1 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

IV.1.1 **Neubau von Infrastruktur**

SPNV

Die Schienenanbindung des Flughafens BER ist seit dem 30.10.2011 fertiggestellt. Die Inbetriebnahme ist abhängig vom Termin der Flughafeneröffnung, welcher zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes noch nicht endgültig fest stand.

Der Berliner Abschnitt der Dresdner Bahn, der als Teil der Verbindung nach Dresden ursprünglich sogar zeitgleich mit dem neuen Hauptbahnhof in Betrieb gehen sollte und für die Anbindung des neuen Flughafens BER von erheblicher Bedeutung ist, befindet sich aufgrund ungeklärter Fragen im Planfeststellungsverfahren noch nicht im Bau. Dabei sind insbesondere die Realisierungsmodalitäten im Bereich Lichtenrade aufgrund der Lärmbelastung für die Anwohner noch umstritten. Mit Beginn 2013 war noch nicht klar, welche Variante endgültig aus dem noch laufenden Planfeststellungsverfahren hervorgehen wird, dessen Abschluss für 2016 erwartet wird. Eine Fertigstellung der Dresdner Bahn ist laut Aussage des Infrastrukturbetreibers für 2019/2020 vorgesehen (Quelle: VBB GmbH).

Seit 2010 befindet sich die Nordanbindung des Hauptbahnhofs an das S-Bahnnetz im Bau. Die Arbeiten für diese Anbindung, die den ersten Bauabschnitt (Nordring – Hauptbahnhof) der neuen Nord-Süd-Strecke darstellt, werden voraussichtlich 2017 abgeschlossen sein. Der zweite Bauabschnitt (Hauptbahnhof – Potsdamer Platz), befindet sich zur Zeit in der Planung. Bei vorliegender Finanzierungsvereinbarung soll der Baubeginn 2019 stattfinden.

Der Bahnhof Ostkreuz befindet sich aufgrund von Abhängigkeiten mit anderen Baumaßnahmen der Deutschen Bahn sowie Verzögerungen beim Planfeststellungsverfahren nach derzeitigem Stand noch bis voraussichtlich 2016 im Umbau. Die neue Ringbahnhalle der S-Bahn konnte schon im April 2012 in Betrieb genommen werden. Im Sommer 2012 begann der Abriss und Neubau des S-Bahnhofs Warschauer Straße, dessen umfassende Erneuerung mit der Maßnahme Ostkreuz verknüpft ist.

Mit dem Bau des Regionalbahnhofs Köpenick konnte hingegen noch nicht begonnen werden. Die Verzögerung ggü. der ursprünglichen Planung ist hier auch der Abhängigkeit mit anderen geplanten Baumaßnahmen der Deutschen Bahn geschuldet. Nach aktueller Einschätzung ist mit einem Baubeginn nicht vor 2016 zu rechnen, die Inbetriebnahme wird daher voraussichtlich nicht innerhalb der Laufzeit des NVP 2014-2018 erfolgen.

U-Bahn

Der Lückenschluss der U-Bahnlinie 5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor befindet sich seit 2010 im Bau. Durch die Errichtung des Kreuzungsbahnhofs Unter den Linden ist die U-Bahnlinie U 6 zwischen Sommer 2012 und Winter 2012/2013 zwischen den Bahnhöfen Französische Straße und Friedrichstraße unterbrochen. Die Fertigstellung der Neubaustrecke ist für das Jahr 2019 anvisiert.

Straßenbahn

Im September 2011 wurde die Straßenbahnneubaustrecke vom Bahnhof Adlershof zur Wissenschaftsstadt WISTA in Betrieb genommen. Seither verkehren die Linie 60 und 61 zur neuen Endstelle Karl-Ziegler-Straße.

Die Anbindung des Berliner Hauptbahnhofs an das Straßenbahnnetz befindet sich seit 2011 im Bau. Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2014 erfolgen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt untersucht derzeit die Machbarkeit von vier Straßenbahnneubaustrecken:

- Alexanderplatz – Kulturforum
- Hauptbahnhof – U Turmstraße
- WISTA II (Großberliner Damm)
- zweigleisiger Ausbau Mahlsdorf

In Abhängigkeit vom Ergebnis, sollen die Neubaustrecken nach Abschluss der Untersuchung in Planfeststellungsverfahren überführt werden.

Der Prüfauftrag zu einer möglichen Stilllegung der Straßenbahnstrecke in der Boxhagener Straße im Zusammenhang mit der Straßenbahnanbindung des Bahnhofs Ostkreuz wurde bearbeitet und kam zum Ergebnis, dass eine Beibehaltung der Strecke Vorteile für Fahrgäste, Nachfrage, betriebliche Flexibilität und Anwohner hat. Im Folgenden wird derzeit die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Straßenbahnanbindung Ostkreuz bei Beibehaltung der Strecke in der Boxhagener Straße aktualisiert (Stand 4. Quartal 2012). Die Maßnahme soll zeitnah zur Fertigstellung des Bahnhofs Ostkreuz umgesetzt werden.

Im Straßenbahnnetz wurden zudem kleinteilige Netzanpassungsmaßnahmen überprüft und bereits umgesetzt. So wurde im Juni 2012 die Zwischenendstelle am S-Bahnhof Springpfuhl in Betrieb genommen und das Angebot der Linie 18 nachfragegerecht angepasst. Des Weiteren befindet sich die Zwischenendstelle am Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) derzeit im Plangenehmigungsverfahren. Sie wird in der Straße an der Wuhlheide errichtet und soll im Wintersemester 2013/14 in Betrieb genommen werden. Weitere Maßnahmen befinden sich in der Untersuchung oder werden in Abhängigkeit mit anderen Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt.

IV.1.2 **Optimierung der vorhandenen Infrastruktur / ÖPNV-Priorisierung**

Im Zeitraum 2009 bis 2011 ist die Durchschnittsgeschwindigkeit im Oberflächennetz (Bus/Straßenbahn) weitestgehend gleich geblieben. So lag die Durchschnittsgeschwindigkeit im Bereich Omnibus im Jahr 2011 bei 19,5 km/h und damit unverändert zum Jahr 2009 (19,51 km/h). Im Bereich Straßenbahn stieg die Durchschnittsgeschwindigkeit marginal von 19,2 km/h im Jahr 2009 auf 19,3 km/h im Jahr 2011.

Diese Durchschnittswerte an sich sind jedoch nur bedingt aussagekräftig, da die Entwicklung der Geschwindigkeit auf einzelnen Strecken oder Streckenabschnitten sehr unterschiedlich

sein kann. Die Geschwindigkeit ist zudem teilweise von permanenten oder sich vorübergehend ändernden Gegebenheiten im Straßenraum abhängig. Zu diesen gehören lang andauernde und/oder Großbaustellen, Straßenraumaufteilung, Haltestellen, Vorhandensein separater Fahrwege, Gestaltung der Knoten und Einmündungen, Tempo-30-Regelungen, Kfz-Verkehrsmengen etc. Darüber hinaus ist sie vom Betriebsablauf der BVG abhängig (z. B. stark unterschiedliche Haltestellenaufenthaltszeiten, veränderte Linienführungen). Um hier detailliertere und genauere Aussagen treffen zu können, hat die BVG derzeit mit FadaPlus ein Instrument zur automatischen Fahr- und Verlustzeitmessung und -analyse eingeführt. Beim Bus wird eine Einführung des Systems derzeit geprüft. Das System soll es zukünftig ermöglichen, fahrplanseitige Fahrzeitreserven und externe Ursachen von Fahrzeitverlusten zu identifizieren, um geeignete Maßnahmen zur Verstetigung des Fahrflusses und Fahrzeitoptimierung ergreifen zu können.

Von den knapp 2.100 Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin sind ca. 1.400 für den ÖPNV relevant. Von diesen 1.400 Anlagen sind bislang 926 (=ca. 58 %) umgerüstet worden, um den ÖPNV zu priorisieren (Stand Oktober 2012). Während im Bereich Straßenbahn das zum Ende der 1990er-Jahre aufgesetzte Maßnahmenprogramm erfolgreich abgeschlossen wurde und aktuell nur noch neu hinzugekommene Anlagen mit ÖV-Priorisierung ausgestattet werden (bspw. neue Parkhauszufahrten von Investorenprojekten), befindet sich das Rahmenprogramm Busbeschleunigung noch in der Umsetzung. So wurden zwischen 2009 und 2011 insgesamt 160 Maßnahmen umgesetzt:

Tabelle 4: Realisierte Anlagen zur ÖPNV-Beschleunigung bei Bus und Straßenbahn 2009 bis 2011

	Bus	Straßenbahn
2009	35	12
2010	62	7
2011	33	11

Die ursprünglich vorgesehene Realisierung von Beschleunigungsmaßnahmen an 100 LSA pro Jahr hat sich als unrealistisch herausgestellt. Zum einen ist der Aufwand je Anlage und deren Komplexität sehr unterschiedlich, so dass die reine Anzahl als Maßstab ungeeignet ist. Zum anderen ist der Planungs- und Umsetzungsprozess gekennzeichnet durch eine ausgeprägte Arbeitsteilung und Externalisierung, was durch eine Organisationsuntersuchung im Sommer 2012 dokumentiert wurde und – im Gegensatz zu einer integrierten Bearbeitung – zu einem erheblichen und zeitaufwändigen Koordinationsbedarf zwischen den zahlreichen agierenden Personen führt. Hinzu kommen lange Prozesspausen, wofür unter anderem die festgestellten Kapazitätsmängel bei der VLB mit ursächlich sind. Damit ist bis zum Abschluss des Busbeschleunigungsprogramms mit stadtweit ca. 1.400 umgerüsteten LSA (=ca. 87 %) erheblich mehr Zeit notwendig.

Neben dem Neubau von Maßnahmen der ÖV-Priorisierung besteht eine wesentliche Aufgaben im Erhalt der Fahrzeitgewinne, die durch zu einem früheren Zeitpunkt umgesetzte Maßnahmen erreicht wurden. Dazu wurde im Jahr 2008 zwischen SenStadtUm (Abt. VII), Verkehrslenkung Berlin (VLB) und BVG die Qualitätssicherungsvereinbarung (QSV) geschlossen, die verbindliche Regelungen zur Identifikation und Behebung von Störung oder Anpassungsbedarf an bestehenden Anlagen getroffen hat. Allerdings konnten die Erwartungen, die mit der QSV verbunden waren, nicht umfassend erfüllt werden.

Diese unbefriedigende Situation wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zum Anlass genommen, die Organisationsstrukturen und Prozesse im Bereich der ÖPNV-Beschleunigung zu untersuchen. Im ersten Halbjahr 2012 wurde der bestehende Be-

schleunigungsprozess extern analysiert und Vorschläge entwickelt, wie der Prozess effizienter und erfolgreicher gestaltet werden kann.

Die Analyse war auf den bestehenden Kernprozess bei der Erstbeschleunigung an Lichtsignalanlagen (LSA) fokussiert. Im Zuge der Untersuchung stellte sich u. a. die Vielzahl von Übergaben und Abstimmungsterminen sowie die Notwendigkeit mehrfacher Rückkopplungen als ein Grund für Verzögerungen bei der Planung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen heraus. Als eine Ursache v. a. für den mehrfachen Bedarf an Abstimmungen und Rückkopplungen wurde benannt, dass für die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen häufig nur abstrakte Vorgaben zu den verkehrspolitischen Zielen des Landes Berlin ohne Abwägung von Zielkonflikten existieren. Dies hat zur Folge, dass die Abwägung zwischen den Verkehrsträgern von den Verkehrsingenieuren geleistet werden muss, die dabei unterschiedlichen Prioritäten folgen. Diese Situation führt dazu, dass

- zusätzliche Zeitverlusten im Umsetzungsprozess entstehen,
- eine strategischen Steuerung im Sinne der verkehrspolitischen Ziele von der ministeriellen Ebene SenStadtUm nicht erfolgt,
- Unzufriedenheit mit den Ergebnissen entsteht.

Die Abwägung zwischen den Verkehrsträgern (an LSA, aber auch bei Maßnahmen im Straßenraum) ist eine hoheitliche Aufgabe. Derzeit ist auf ministerieller Ebene bei SenStadtUm eine unmittelbare fachliche und steuernde Zuständigkeit nicht vorhanden. Damit fehlt den umsetzenden Akteuren ein Ansprechpartner zum Thema ÖV-Beschleunigung, und es fehlen klare, eindeutige Vorgaben, die über grundsätzliche verkehrspolitische Erwägungen hinausgehen und auf detaillierter, kleinräumiger Ebene umgesetzt werden können.

Nachdem das Fehlen einer zentralen Ansprech- bzw. Koordinationsstelle bei SenStadtUm als Defizit erkannt wurde, sind nun Bemühungen in Gang gesetzt worden, eine solche Koordination einzurichten und auszufüllen. Aufgrund der Finanz- und Personallage des Landes Berlin ist es dabei nicht möglich, neues Personal für Beschleunigung bei SenStadtUm bzw. direkt bei der VLB einzustellen. Daher wird der Aufbau der Koordinationsstelle zunächst schrittweise und in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten erfolgen.

Parallel zur Einrichtung der Koordinationsstelle soll auch die Einbindung aller zuständigen Fachreferate bei SenStadtUm systematisiert und verbessert werden, um mögliche Zielkonflikte bei der Verteilung von Grünzeiten und Straßenräumen zwischen allen Verkehrsträgern frühzeitig zu erkennen und aufzulösen. Die Umsetzung der Vorschläge befand sich zur Zeit der Erstellung des vorliegenden Berichtes in der Abstimmung.

Neben LSA-Maßnahmen hat auch insbesondere die Gestaltung des Straßenraumes und der Haltestellen maßgeblichen Einfluss auf die Fahrplanstabilität. So gibt es in Berlin 101,75 km Bussonderfahrstreifen (tw. zeitlich eingeschränkt). Die Straßenbahn verkehrt zu 57 % auf besonderem Bahnkörper, also unabhängig vom Kfz-Verkehr. Erheblichen Einfluss auf Fahrgastwechselzeiten an Haltestellen – und damit auch ein wichtiges Element der ÖV-Beschleunigung – ist der barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Im Bereich Bus sind mit Stand 2012 231 von ca. 2.750 Haltestellen mit Sonderborden ausgerüstet worden, die den Spalt und Höhendifferenz zwischen Bord und Bus minimieren und ein geradliniges Anfahren der Haltstelle ermöglichen.

Mit den Eckpunkten zum Nahverkehrsplan 2010-2014 wurde vom Abgeordnetenhaus beschlossen, dass auf zwei „Pilotlinien umfassende Beschleunigung“ eine Kombination aus LSA- und baulichen Maßnahmen getestet werden sollte, um so die Maßnahmen zu identifizieren, die einen maximalen Nutzen-Kosten-Faktor aufweisen. Auf Grund des fehlenden Beschlusses zum Nahverkehrsplan 2010-2014 und der Restriktionen der Bearbeitungskapazität konnte dieser Beschluss nicht umgesetzt werden. Zu den beiden anvisierten Linien M1 und

M29 wurden jedoch Voruntersuchungen erstellt und Handlungsfelder identifiziert, die im Rahmen der Fahrplananpassung genutzt werden sollen.

IV.2 Angebotsumfang

Die Eckpunkte geben für den NVP für jeden Verkehrsträger als Mindestangebot definierte Leistungsvolumina vor. Diese entsprechen dem Stand der bei Beschluss der Eckpunkte gültigen Verkehrsverträge:

- Regionalzug 6,11 Mio. Zug-km
- S-Bahn 28,97 Mio. Zug-km
- U-Bahn 20,30 Mio. Zug-km
- Straßenbahn 20,00 Mio. Zug-km
- Bus 88,70 Mio. Bus-km
- Fähre 18.366[12] Betriebsstunden

In Summe sind damit für Berlin rund 164 Mio. Kilometer ÖPNV-Leistung pro Jahr bestellt. Die jeweils tatsächlich pro Jahr zu erbringenden Leistungen können geringfügig von diesen Werten abweichen, unter anderem aufgrund von Kalendereffekten. Kleinere Änderungen erfolgen auch aufgrund der Inbetriebnahme von Neubaustrecken.

Bestellt sind diese Leistungen seit 2008 bei der BVG AöR für die Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre und seit 2003 bei der S-Bahn Berlin GmbH für den Bereich S-Bahn. Im Regionalzugverkehr sind mehrere Unternehmen tätig. Es bestehen hier Verkehrsverträge mit der DB Regio AG, der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) und der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) (vgl. hierzu auch Kapitel 2.4.1).

Darüber hinaus werden in Berlin noch in geringem Umfang Straßenbahn- und Busleistungen von Verkehrsunternehmen aus dem Brandenburger Umland erbracht, mit denen keine Verkehrsverträge des Landes bestehen.

Im Zuge der planerischen Arbeiten am NVP 2010-2014 zeigte sich, dass aufgrund der aktuellen Fahrgastentwicklung und der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung ein deutliches Mehraufkommen – vor allem im Bereich der Innenstadt, entlang der Schnellbahnen sowie eines Teils der vom Straßenbahnnetz erschlossenen Bezirke – zu erwarten war. Dementsprechend wurde unter Beibehaltung des Gesamtvolumens in den vergangenen Jahren innerhalb des Leistungsvolumens der BVG schrittweise eine Verlagerung von Leistungen vom Bus hin zur U-Bahn und Straßenbahn vorgenommen. Das für das Fahrplanjahr 2011 bestellte Leistungsvolumen lag damit beim Bus unterhalb der Eckpunkte-Vorgaben, bei der U-Bahn dagegen oberhalb.

Seit Anfang 2009 kam es bei der S-Bahn wiederholt zu starken Einschränkungen und Zugausfällen aufgrund einer unzureichenden Anzahl an verfügbaren Fahrzeugen sowie einer Vielzahl von Infrastrukturproblemen nicht nur im Winter. Seit Anfang 2010 steigt die Zahl der verfügbaren S-Bahn-Fahrzeuge wieder an, wenngleich die Anzahl der Viertelzüge im Linieneinsatz weiterhin schwankt und unter dem Vertrags-Soll liegt (Stand: Februar 2013, vgl. Kapitel 4.4).

Bei der BVG führten Anfang 2010 Fahrzeugprobleme beim Bus zu einer Erhöhung der Ausfälle und damit zu einer deutlichen Unterschreitung der bestellten Leistungsmenge. In den

[12] Der ursprüngliche Eckpunktewert von 18.405 Bef-h war fehlerhaft und wurde nachträglich auf 18.366 Bef-h geändert.

übrigen Jahren konnte die BVG ihre Leistungen überwiegend im vorgesehenen Umfang erbringen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die tatsächlich erbrachten Leistungen der einzelnen Verkehrsträger bzw. Unternehmen dargestellt. Die Werte sind teilweise noch vorläufig und umfassen bei den Schienenverkehren auch bau- oder störungsbedingte Busersatzverkehre.

Tabelle 5: Angebotsvolumen 2009-2011 der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Zug-/Bus-km pro Jahr (in Mio., ohne Betriebsfahrten)		
	2009	2010	2011
Regionalzug	5,76	5,71	5,81
S-Bahn	24,48	25,71	27,33
U-Bahn	20,13	20,64	20,90
Straßenbahn	19,04	19,09	19,17
Bus	87,83	87,44	87,81
Fähre	17.900	18.366	17.532

IV.3 Planungsschwerpunkte 2010 bis 2014

Die Eckpunkte gaben für die Laufzeit des NVP verschiedene Planungsschwerpunkte für die Entwicklung des ÖPNV vor. Damit wurde auf die sich abzeichnende Dynamik der Stadtentwicklung, die Bevölkerungsentwicklung sowie die absehbare Fahrgastnachfrage reagiert. Zu den wesentlichen Zielen und Planungsaufgaben gehörten unter anderem:

- Auswirkungen der demografischen Entwicklung und des veränderten Nutzerverhaltens,
- Angebotskonzeption für die Anbindung des neuen Flughafens BER sowie Anpassung des bisherigen Angebots nach Schließung des Flughafens Tegel,
- Angebotskonzeption für die S-Bahn,
- Stärkung und weitere Ausbau des Angebots der Straßenbahn,
- Reduzierung noch vorhandener Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn,
- Angebotskonzeption für die WISTA Adlershof nach Eröffnung der Straßenbahn,
- Kleinräumige Angebotsplanungen auf bezirklicher Ebene,
- Verbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr,

Grundsätzliches Ziel war die Gewährleistung der Daseinsvorsorge bei möglichst effizienter Ausnutzung der vorhandenen Ressourcen. Das Berliner Nahverkehrsnetz wurde entsprechend dieser Zielsetzungen in den Jahren seit 2008 konsequent überarbeitet und kontinuierlich angepasst. Da die entsprechenden Aufgaben teilweise auch Daueraufgaben sind, ist bei vielen Planungsschwerpunkten und Vorgaben kein eindeutig terminierter Abschluss überprüfbar, hier sind vielmehr auch die eingeleiteten und räumlich differenziert umgesetzten Planungsschritte zu bewerten.

IV.3.1 **Umsetzung der Planungsschwerpunkte**

Die wesentlichen Planungsschwerpunkte der Eckpunkte wurden in den vergangenen Jahren umgesetzt bzw. mit der Umsetzungsvorbereitung begonnen, indem die erforderlichen Prozesse durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eingeleitet wurden. Ein Teil der Vorgaben konnte allerdings aufgrund vom Aufgabenträger nicht zu beeinflussender Probleme noch nicht in die Realität umgesetzt werden. Dies betrifft vor allem die Anpassungen an die ursprünglich bereits 2012 vorgesehene Flughafeneröffnung und einen Teil der Infrastrukturmaßnahmen im Straßenbahnnetz. Die Maßnahmen sind allerdings planerisch untersucht und vorbereitet.

Planerisch ebenfalls untersucht wurde im Rahmen der Ausschreibung des S-Bahn-Teilnetzes Ring/Südost die Angebotskonzeption des S-Bahn-Netzes. Die entsprechenden Linienführungen und Taktfolgen wurden Teil der Vergabeunterlagen und sollen mit der Betriebsaufnahme Ende 2017 umgesetzt werden.

Die demografische Entwicklung und ihre Auswirkungen wurden kontinuierlich in der Angebotsplanung beobachtet. Das daraus resultierende veränderte Nutzerverhalten zeigte sich beispielsweise in zusätzlicher Nachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr oder in der zunehmenden zeitlichen Verlagerung des morgendlichen Berufsverkehrs in Richtung Vormittagsstunden. Viele Angebotsmaßnahmen der letzten Jahre sind eine direkte Reaktion darauf. Vor allem bei den wichtigen U-Bahn- und Metrolinien wurden Verschiebungen und Angebotsausweitungen umgesetzt. Damit erfolgte auch eine Stärkung der Straßenbahn, beim Infrastrukturausbau konnten die Neubaustrecke zur WISTA in Adlershof und das neue Kehrgleis am Bahnhof Springpfuhl in Betrieb genommen werden und das Liniennetz entsprechend angepasst werden.

Die angesichts des begrenzten Leistungsvolumens für diese Angebotsausweitungen erforderlichen Kürzungen erfolgten durch Abbau noch verbliebener Parallelverkehre und Verzicht auf nur noch äußerst schwach nachgefragte Fahrten am frühen Morgen. In Pankower Straßenbahnnetz war es dagegen noch nicht möglich, die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Auch zeigte sich, dass der dortige Parallelverkehr zum Teil schon aus Kapazitätsgründen weiterhin erforderlich ist.

Kleinräumige Angebotsplanungen auf bezirklicher Ebene wurden ebenfalls in mehreren Stadtteilen umgesetzt, so in Lichtenberg, Zehlendorf und Reinickendorf. Für einen Teil der durch die Eckpunkte bereits vorgegebenen Planungsräume erwiesen sich dagegen Angebotsänderungen als entweder nicht sinnvoll oder noch nicht nötig. Dies betraf bspw. den Spreeraum und den Bereich nördlich des Hauptbahnhofs, für den zwar Angebotskonzepte entwickelt wurden, angesichts der tatsächlichen baulichen Entwicklung aber erst in den kommenden Fahrplanwechseln umsetzungsreif sein werden.

Im Stadt-Umland-Verkehr gab es vor allem Verbesserungen im Verkehr nach Teltow und Kleinmachnow. Für den Raum Erkner, Rahnsdorf, Schöneiche wurden Fahrgastbefragungen durchgeführt in deren Konsequenz das bestehende Angebot beibehalten wurde. Planungen für bessere Angebote in den Barnim laufen derzeit. Ähnlich sieht dies bei den tangentialen Verbindungen aus, wo noch relativ wenige Verbesserungen erreicht wurden, aber für die nächsten Fahrplanwechsel derzeit Konzepte erarbeitet werden.

Der Prüfauftrag zur Anpassung des Busnetzes in Richtung eines Achsen- oder eines Verästelungsnetzes auf Basis der Verkehrserhebung des Jahres 2007 wurde so nicht umgesetzt. Im Rahmen des laufenden Planungsprozesses gemäß Verkehrsvertrag wurde dafür anhand neuerer Fahrgastzahlen aus den laufenden Erhebungen der BVG die aktuelle Entwicklung beobachtet, allerdings nicht flächendeckend, sondern gezielt hinsichtlich der Nachfrage und der erforderlichen Kapazität. Die BVG startete hierfür ihr auf mehrere Jahre ausgelegtes Projekt Nahverkehrsentwicklung (NVE), in dem gezielt auf Basis von Teilräumen und Stadtteilen das Netz überprüft und hinsichtlich zusätzlicher Nachfragepotenziale überprüft wird. Die

Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt seit Einführung des Metronetzes zudem eine zunehmende Nachfrage auf den Metrolinien, die sich in den letzten Jahren verstärkte und auf die seitens des Aufgabenträgers und der BVG mit der Bestellung bzw. Verlagerung zusätzlicher Leistungen reagiert wurde.

IV.3.2 **Angebotsentwicklung 2009 bis 2012**

In den einzelnen Jahren gab es folgende planmäßige[13] wichtige Änderungen im Linien- und Fahrplanangebot:

Angebotsentwicklung 2009 (siehe Abbildung 16)

Im Regionalverkehr gab es 2009 keine nennenswerten Änderungen bei Angebot und Fahrplan.

Bei der S-Bahn wurde zum Fahrplanwechsel Ende August die Linie S9 nach Blankenburg geführt, da im Zuge des Ostkreuz-Umbaus die dortige Südkurve zur Stadtbahn gesperrt werden musste. Eine Zuggruppe der S3 wurde als Ersatz für die bisher von der S9 bediente Strecke nach Spandau verlängert. Zudem wurde durch den Linientausch der Linien S45 und S47 eine bessere Anbindung des Flughafens Schönefeld direkt bis Südkreuz realisiert.

Die BVG hielt ihr Linienangebot 2009 weitgehend konstant, allerdings wurde mit vielen kleineren Maßnahmen auf die Nachfrage der Fahrgäste reagiert. Kernpunkte waren die Stärkung des Schienenverkehrsangebots und die Optimierung des Busnetzes.

Auffälligste Maßnahme war die neue U55 zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor, mit der der erste Abschnitt der neuen U-Bahn-Strecke durch die historische Mitte eingeweiht wurde. Ihre vollen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage wird die Strecke aber erst 2019 mit der Durchbindung der U5 von Hönow bis zum Hauptbahnhof erzielen. In Reaktion auf den zunehmenden Einkaufsverkehr wurde zudem 2009 der Übergang vom 5- zum 10-Minuten-Takt bei der U-Bahn von 20 Uhr auf 20.30 Uhr hinausgeschoben. Eine ähnlich gestiegene Nachfrage führte bei der Straßenbahn zur Ausweitungen des Abendverkehrs auf der M10. Kontinuierliche Fahrgastzuwächse im Flughafenverkehr führten zu einer weiteren Taktverdichtung auf der Linie TXL auf einen 6-/6-/7-min-Takt mit 9 Fahrten pro Stunde.

Beim Bus wurde im Übrigen mit einem neuen Linienkonzept für den Bereich Lichtenberg/Friedrichsfelde eine erste kleinräumige Angebotsoptimierung auf lokaler Ebene umgesetzt. Weitere kleinteilige Maßnahmen waren die erstmalige direkte Anbindung des Krankenhauses Hedwigshöhe durch die neue Linie 363 sowie neue Führungen der Linie 248 in Kreuzberg und in Mitte. Im Einkaufsverkehr gab es Mehrleistungen auf den Linien X83 und 186 an Samstagen. Für das starke Marktsegment des Freizeitverkehrs wichtig waren die Wiedereinführung der Buslinie 312 zum Strandbad Wannsee und die abendliche Ausdehnung des Fährverkehrs zwischen Wannsee und Kladow.

Ein Überblick über die wesentlichen Angebotsänderungen 2009 ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

[13] Die Auswirkungen der S-Bahn-Krise auf das Angebot werden gesondert in Kapitel 4.4 betrachtet.

Angebotsentwicklung 2010 (siehe Abbildung 17)

Wie bereits 2009 gab es im Regionalverkehrsnetz auch im Folgejahr keine nennenswerten Angebotsänderungen. Liniennetz und Taktzeiten blieben unverändert. Bei der S-Bahn wurden keine planmäßigen Angebotsveränderungen umgesetzt, da die Wiederherstellung des Regelbetriebs Vorrang hatte.

Auch im BVG-Netz gab es im Vergleich zum Vorjahr nur relativ wenige Angebotsänderungen, vor allem mit dem Ziel der Betriebsstabilisierung und der Angebotsverdichtung in nachgefragten Relationen. Im März 2010 wurden mehrere Linien im Bereich der historischen Innenstadt verändert und das Angebot verstärkt, mit Aufteilung von Linien wurde zudem versucht, bestehende Pünktlichkeitsprobleme zu reduzieren. Eine wesentliche Verbesserung im Stadt-Umland-Verkehr war die Verdichtung der Linie X10 nach Teltow vom bisherigen Stundentakt auf einen ganztägigen 20-Minuten-Tak (in der HVZ 10-Minuten-Takt). Auch das Angebot der weiteren Linien im Stadt-Umland-Verkehr nach Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf wurde geringfügig angepasst. Darüber hinaus wurden entsprechend der gestiegenen Nachfrage weitere Linien mit zusätzlichen Fahrten versehen, so etwa entsprechend der weiter steigenden Studenten- und Besucherzahlen zum Campus Buch und zur WISTA Adlershof sowie zur HTW in Oberschöneweide. Auch die Flughafenlinie TXL erhielt zusätzliche Fahrten.

Ein Überblick über die wesentlichen Angebotsänderungen 2009 und 2010 ist den folgenden Abbildungen zu entnehmen.

Abbildung 16: Angebotsentwicklung 2009

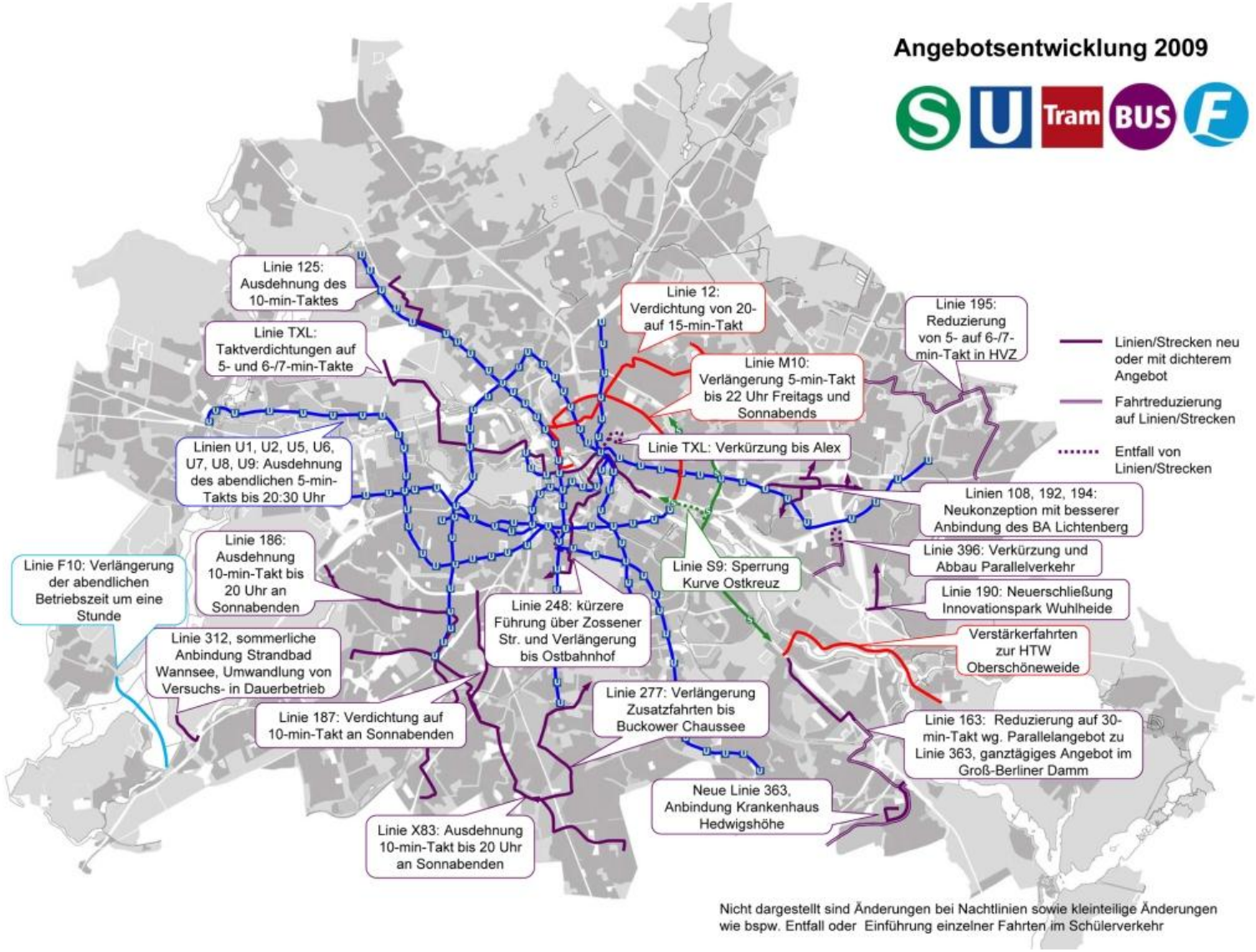
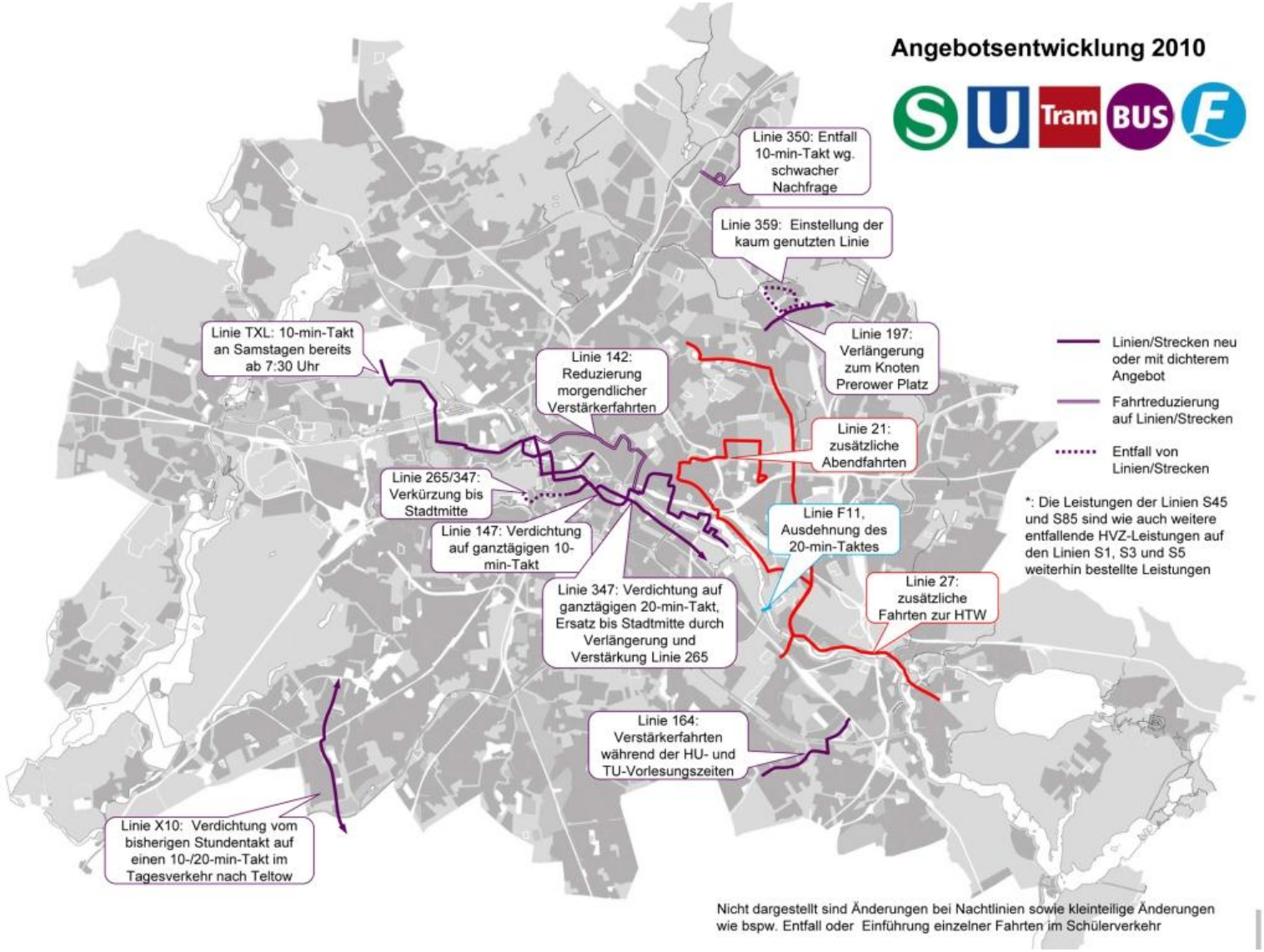


Abbildung 17: Angebotsentwicklung 2010



Angebotsentwicklung 2011 (siehe Abbildung 18)

Im Jahr 2011 gab es beim Regionalverkehr nur geringfügige Angebotsänderungen. Einzelne Züge der von der DB Regio bedienten Linie RE6 wurden von Spandau bis Gesundbrunnen verlängert, ebenso einzelne Fahrten der von der NEB bedienten Heidekrautbahn (Linie RB27). Baubedingt wurde der Endpunkt der von Frankfurt/Oder über Beeskow kommenden von der ODEG betriebenen RB36 von Berlin-Schöneweide nach Berlin-Lichtenberg verlegt.

Ab Ende 2011 wurde baubedingt der Streckenabschnitt Wannsee-Charlottenburg gesperrt und ein Umleitungskonzept umgesetzt. Die Linie RE1 wurde hierzu teilweise zwischen Werder und Berlin-Charlottenburg umgeleitet und zusätzliche Verbindungen von Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Hauptbahnhof und Südkreuz nach Bad Belzig (RE7) und von Berlin Hbf über Spandau und Golm nach Potsdam Hbf (RB21) angeboten.

Nach Abschluss des Ausbaus der Strecke Berlin – Cottbus für 160 km/h wurde die neue Linienführung des RE2 Wismar – Cottbus und des RE4 Rathenow - Ludwigsfelde umgesetzt. Ebenso erfolgte die Verlängerung der Linie RB10 von Berlin-Spandau über Jungfernheide nach Berlin-Hauptbahnhof.

Die Verlängerung des RE9 von Berlin-Hauptbahnhof zum Flughafen BER entfiel aufgrund der Verschiebung der Flughafen-Eröffnung.

Bei der S-Bahn wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 die S3 aufgrund der fortschreitenden Bauarbeiten am Ostkreuz plangemäß auf den Abschnitt Erkner-Ostkreuz verkürzt. Als Ersatz wurde die S5 bis nach Spandau verlängert. Die im Oktober ursprünglich vorgesehene Verlängerung der S-Bahn zum neuen Flughafen BER entfiel aufgrund der verschobenen Eröffnung des Flughafens. Zudem wurde das Angebot der Linie S75 zu einem durchgängigen 10-Minuten-Takt auf der Stadtbahn zwischen Ostbahnhof und Westkreuz verdichtet.

Im BVG-Netz gab es 2011 zwei größere Fahrplanwechsel, bei denen mit der Umsetzung der Eckpunkte-Vorgaben begonnen wurde. Soweit ohne Einschränkung der NVP-Vorgaben möglich wurden schwach nachgefragte Busleistungen in Tagesrandlage reduziert und das so verfügbare Leistungsvolumen zur Stärkung und Kapazitätssteigerung der stark nachgefragten und wachsende Fahrgastzahlen aufweisenden U-Bahn- und Straßenbahnstrecken vor allem im Innenstadtbereich eingesetzt. Einzelne Busverbindungen, die noch Doppel- oder Parallelangebote zu Bahnverbindungen darstellten, wurden eingestellt, so etwa die Linie 192 zwischen Marzahn und Ahrensfelde. Der Stärkung der Straßenbahn dienten auch Taktverdichtungen auf den Linien M2 und M10 sowie die Inbetriebnahme der Neubaustrecke in die WISTA Adlershof im September. Auf die hohen Nachfrage und den daraus resultierenden Kapazitätsengpässen auf den Buslinien TXL und M41 wurde durch Taktverdichtungen reagiert. Auf bezirklicher Ebene wurden mehrere Teilkonzepte umgesetzt, so die Neuordnung des Angebots im Bereich Buch und in Spandau (M37, 137, 237 und 337).

Angebotsentwicklung 2012 (siehe Abbildung 19)

Im Regionalzugangebot wurden zum Fahrplanwechsel 2012 die baubedingten Umleitungen der Linien RE1, RB 21 und RE7 wieder aufgehoben. Zusätzlich wurden in der Hauptverkehrszeit einige Züge der Linien RB 21 und RB 22 von ihrem bisherigen Endpunkt in Griebnitzsee bis Berlin-Friedrichstraße verlängert. Eingestellt wurden dagegen die Fahrten der Linie RE6 zwischen Spandau und Gesundbrunnen. Ansonsten blieben Liniennetz und Fahrplan weitgehend unverändert. Auf den Linien RE 2 und RE 4 gab es einen Betreiberwechsel von der DB Region zur ODEG. Der vorgesehene neue Airport-Express ab Hauptbahnhof wurde aufgrund der Verschiebung der Flughafeneröffnung nicht eingeführt.

Bei der S-Bahn wurde das Verkehrsangebot durch Ausweitung der Bedienzeiten der Linie S45 im Südosten verbessert. Auf der Stadtbahn wurde mit der Linie S75 die sechste Zuggruppe eingeführt. Die erneute Verschiebung der BER-Eröffnung verhinderte auch die Inbetriebnahme der S-Bahn-Verlängerung bis zum neuen Terminal.

Schwerpunkt im BVG-Netz waren bezirkliche Konzepte und Verbesserungen. Im Raum Zehlendorf wurde die Schnelllinie X10 mit durchgehendem 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr sowie neu eingeführtem Wochenendangebot weiter aufgewertet. Der Stärkung der tangentialen Verbindungen diente die gleichzeitige Verlagerung des Endpunkts der Linie X11 ins bezirkliche Zentrum Zehlendorf. Auf schwach nachgefragten Strecken wurden unter Einhaltung der Standards zur Gegenfinanzierung Fahrten reduziert. Ein weiteres Bezirkskonzept wurde in Reinickendorf eingeführt, hierwurde unter anderem die Anbindung des Humboldt-Krankenhauses nach Tegel sowie die Erschließung des Märkischen Viertels verbessert. Alle Änderungen beim Liniennetz infolge der geplanten Schließung des Flughafens Tegel und der BER-Einweihung unterblieben dagegen und sollen zum voraussichtlich neuen Eröffnungstermin im Oktober 2013 umgesetzt werden.

Abbildung 18: Angebotsentwicklung 2011

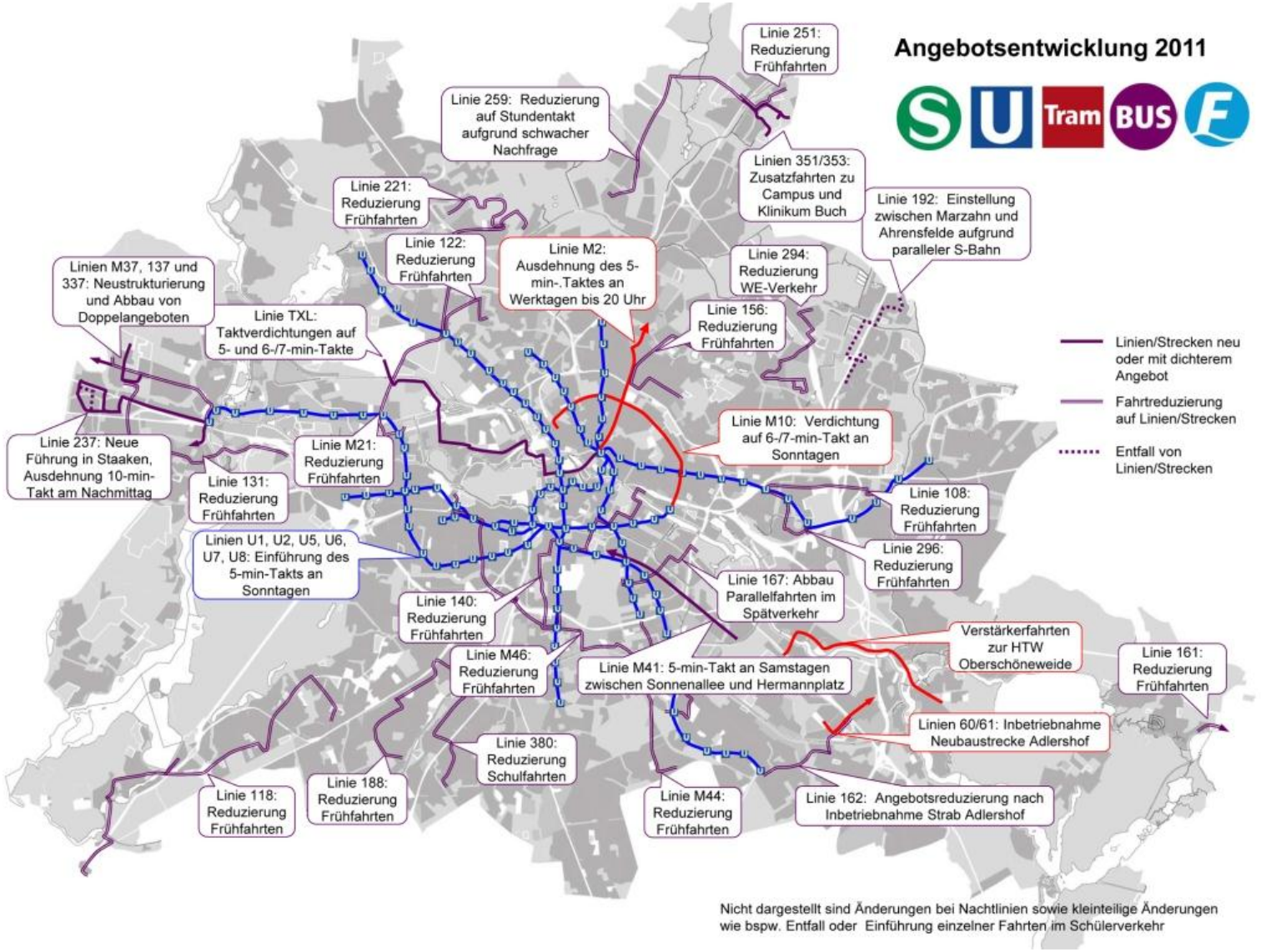
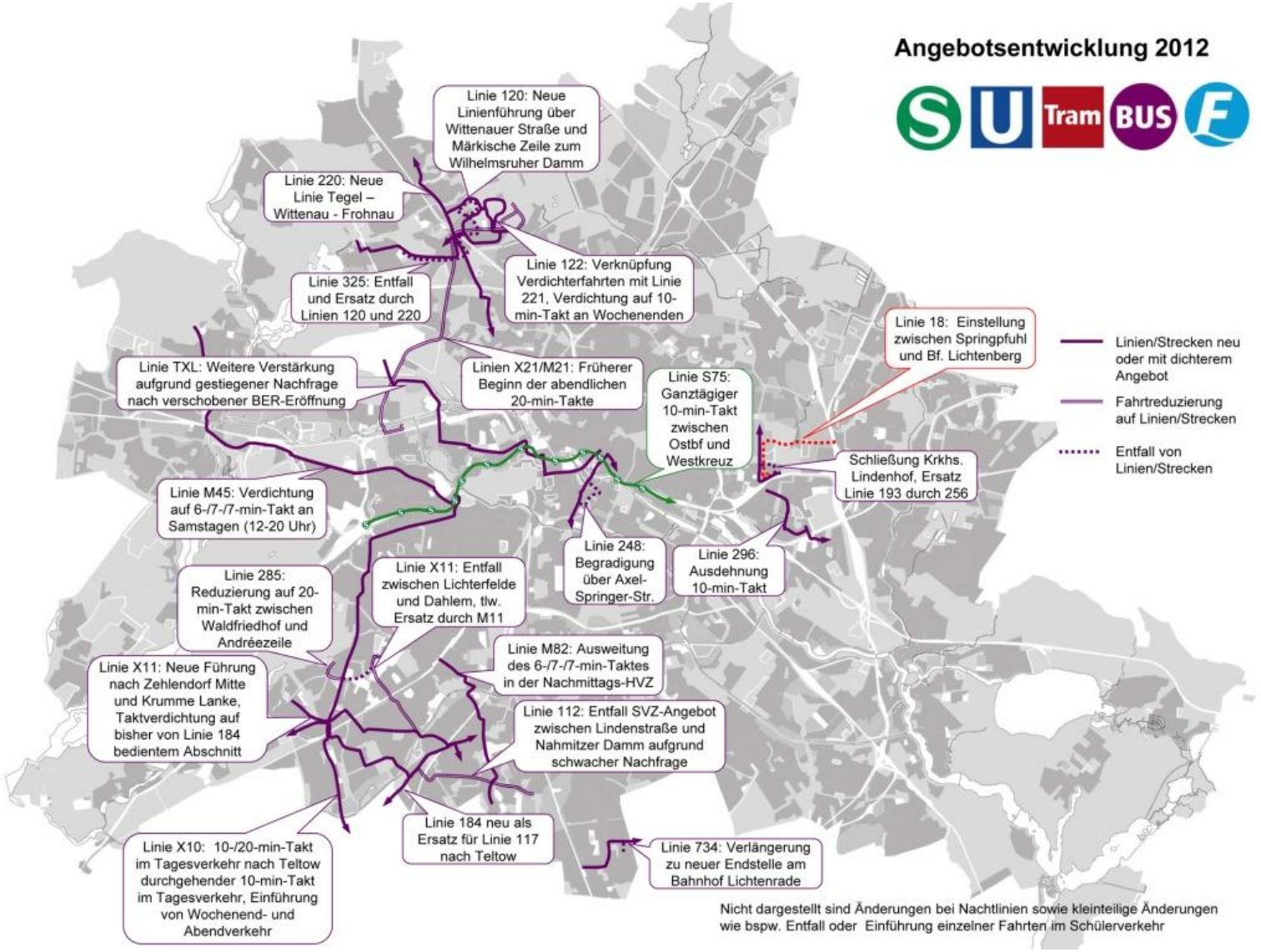


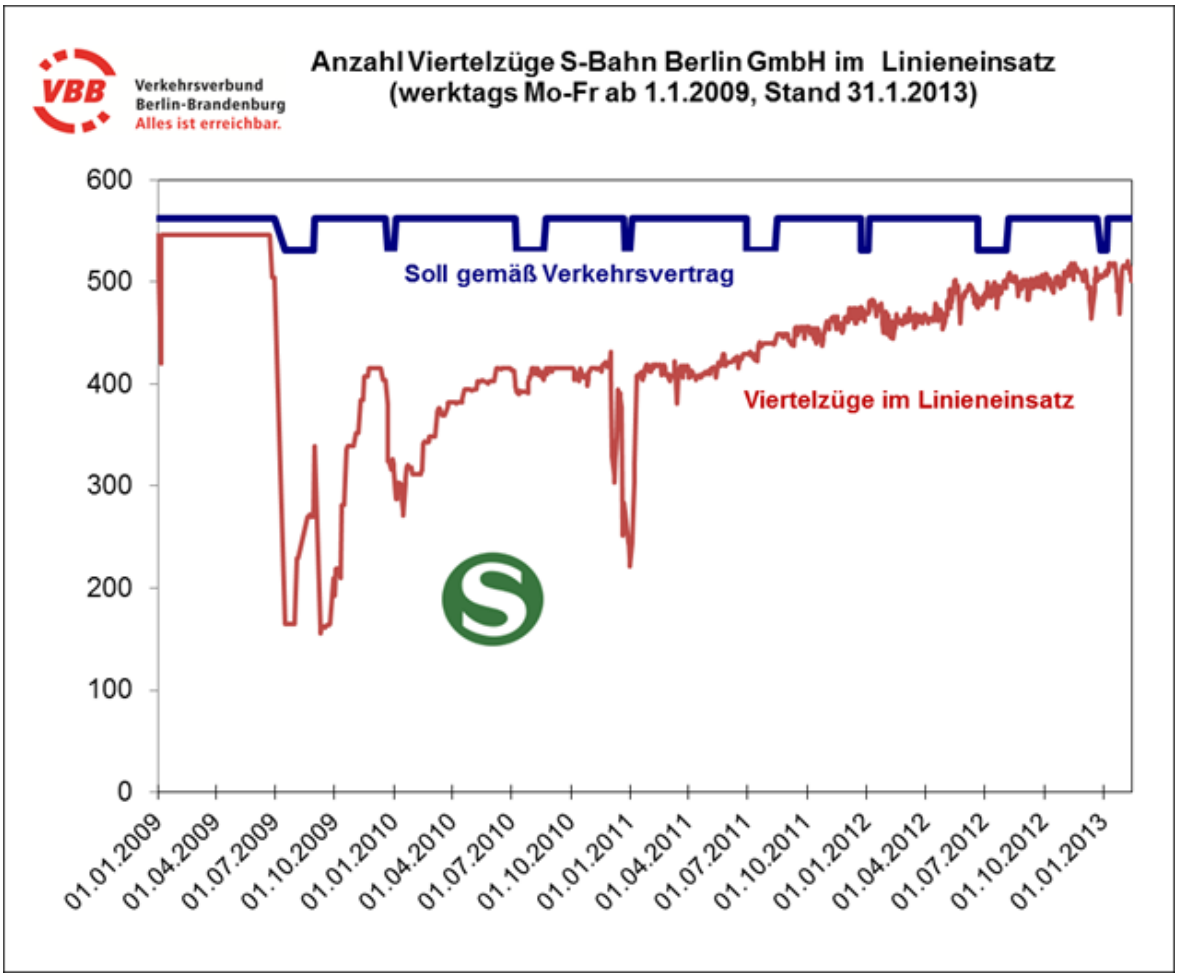
Abbildung 19: Angebotsentwicklung 2012



IV.4 S-Bahn-Krise

Insbesondere das 2. Halbjahr 2009, das gesamte Jahr 2010 und die Wintersaison 2011/12 waren geprägt von erheblichen Ausfällen, Angebotseinschränkungen, eingeschränkten Winterfahrplänen und Qualitätsverlusten bei der Berliner S-Bahn, die unter dem Begriff „S-Bahn-Krise“ subsummiert werden. Deren Folgen waren auch über die Jahre 2011 und 2012 hinweg noch spürbar, wenngleich weniger massiv. Hauptmerkmal der Krise war eine verringerte Verfügbarkeit von Fahrzeugen (Viertelzügen). **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**Abbildung 20 stellt die Entwicklung der Fahrzeugverfügbarkeit im Zeitverlauf dar.

Abbildung 20: Anzahl Viertelzüge S-Bahn Berlin GmbH montags bis freitags per 7:00 Uhr im Linieneinsatz 01.01.2009 bis 31.01.2013



Quelle: VBB GmbH

IV.4.1 **Chronologie der Krise**[14]

Ausgelöst wurde die Krise, als am 1. Mai 2009 ein mit Fahrgästen besetzter Zug in Berlin-Kaulsdorf entgleiste. Ursache war das Wegbrechen einer Radscheibe des Radsatzes, ausgelöst durch einen unentdeckten Ermüdungsriss. Im Nachgang dieses Ereignisses kam es zunächst im Zuge einer Selbstverpflichtung der S-Bahn Berlin GmbH zur regelmäßigen, in kurzen Abständen (alle sieben Tage) durchzuführenden Überprüfungen der Radsätze an den Wagen der Baureihe (BR) 481 zu ersten Einschränkungen der Fahrzeugverfügbarkeit. Verschärft wurden diese, als das Eisenbahnbundesamt (EBA) feststellte, dass die vereinbarten Prüfintervalle nicht eingehalten wurden und als Reaktion darauf weitere Viertelzüge stilllegte.

Aufgrund der verminderten Fahrzeugverfügbarkeit wurde zunächst die Zuglänge reduziert, später musste auf den meisten Linien eine Reduzierung auf einen 20-Minuten-Takt erfolgen, ab Juli 2009 musste auf zahlreichen wichtigen Streckenabschnitte der S-Bahn-Verkehr vollständig eingestellt werden. Mit einem Notfahrplan und Ersatzverkehren (mit Bussen, zusätzlichen Zügen der DB Regio AG, der NEB und der ODEG sowie Angeboten der von der BVG betriebenen Verkehrsträger) wurde versucht, die Folgen dieser Ausfälle für die Fahrgäste zu minimieren. Dennoch sahen sich zahlreiche Fahrgäste ohne funktionierende SPNV-Anbindung bzw. sie mussten erhebliche Umwege und Zeitverluste in Kauf nehmen, um ihre Mobilitätsansprüche zu befriedigen.

Nachdem sich die Lage im August 2009 zunächst scheinbar entspannt hatte, mussten im September 2009 erneut Fahrzeuge außer Betrieb gesetzt werden. Damit brach das S-Bahn-System zum zweiten Mal in kurzer Folge komplett zusammen.

Zu einem dritten Einbruch der Fahrzeugverfügbarkeit und damit der Verkehrsleistungen kam es im November 2009. Erneut mussten Überprüfungsintervalle für die Radscheiben der Baureihe 481 verlängert werden. Zudem fielen mit dem Beginn der Schnee- und Frostperiode Züge aufgrund diverser technische Schwierigkeiten in Zusammenhang mit winterlicher Witterung aus.

Reduzierte Fahrzeugverfügbarkeit, erhöhter Reparaturbedarf u.a. bei winterlicher Witterung und der bereits aufgelaufene Wartungsstau sorgten dafür, dass die Mängelbeseitigung viel Zeit in Anspruch nahm. Der Betriebsablauf blieb über die gesamte Vorweihnachtszeit gestört, und auch im Januar 2010 ließ die Anspannung der Fahrzeugsituation nicht nach.

Ab Ende Januar 2010 gelang es erstmals, zumindest den Notfahrplan wieder einzuhalten, ab Mitte Februar 2010 wurde eine erste Erhöhung der Anzahl einsatzfähiger Fahrzeuge planmäßig umgesetzt. Für Anfang September vereinbarte die S-Bahn-Berlin GmbH und die Länder Berlin und Brandenburg eine zweite Hochfahrstufe, die jedoch vom Unternehmen nicht umgesetzt werden konnte. Gründe dafür waren Mängel in der Fahrzeugtechnik (Besandungsanlagen) sowie der Wartungsrückstau in den Werkstätten.

Im Dezember 2010 kam es mit dem ersten intensiven Schneefall erneut zu einem Zusammenbruch des S-Bahn Angebots, als das Netz durch zahlreiche z. T. länger andauernde Weichenstörungen praktisch lahmgelegt war und zahlreiche Fahrzeuge mit z. B. Antriebsstörungen und defekten Türen ausfielen. Die Zahl der eingesetzten Viertelzüge sank erheblich. Es kam zu Linienkürzungen, Taktausdünnungen und verkürzten Zuglängen und damit zu erneuten weitreichenden Beeinträchtigungen der Fahrgäste, die sich bis zum Ende des Jahres weiter verschlimmerten. Eindringender Schnee hatte die Fahrmotoren und Steuerungskomponenten der Fahrzeuge außer Betrieb gesetzt, schnelle Abhilfe konnte nicht geschaffen werden.

---

[14] Alle Angaben in diesem Kapitel aus: VBB GmbH: 360° Qualität. Qualitätsbilanzen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. 2009, 2010, 2011.

Erst ab der zweiten Januarwoche 2011 konnte das vor dem Wintereinbruch existierende Fahrtenangebot wieder hergestellt werden, doch schon zum Ende des Monats hin traten neue Einschränkungen auf. Am 24. Januar 2011 wurde ein Winternotfahrplan eingeführt, da beim Großteil der Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen Problemen an den Bremsanlagen vermindert werden musste. Durch die verringerte Geschwindigkeit und die weiterhin fehlenden Fahrzeuge reduzierte sich die Streckenkapazität vor allem auf den Ringlinien S 41 und S 42 erneut. Hier musste für den Zeitraum des Notfahrplans die Verdichtung auf den 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit entfallen. Zur Abmilderung der Folgen für die Fahrgäste wurden Ersatzverkehre mit Bussen und Regionalzügen eingerichtet und auf Initiative des Aufgabenträgers hin die Anschlüsse von und zu anderen Verkehrsmitteln vor allem an den Wochenenden gesondert überprüft und zusätzliche Fahrten bestellt bzw. die Bedienzeiten ausgedehnt.

Verlängerung der Fahrzeiten, Taktausdünnungen, Anschlussverluste vor allem im Nacht- und Wochenendfrühverkehr waren die Folge für zahlreiche Fahrgäste. Der angepasste, auf die reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegte Fahrplan galt noch bis Ende Februar 2011.

Nach Winterende gelang es der S-Bahn Berlin GmbH, die Fahrzeugverfügbarkeit zu stabilisieren und stufenweise hochzufahren. Die vom Vorstand der DB AG verkündete Anzahl an Viertelzüge zum Jahresende konnte im Linieneinsatz nicht erreicht werden. Vielmehr kam es im November 2011 neben den bekannten Fahrzeugproblemen zusätzlich zu Ausfällen wegen nicht rechtzeitig erkanntem Personalmangel. Da nicht ausreichend Triebfahrzeugführer und Reserven zur Verfügung standen, gab es weitere ungeplante Einschränkungen des Verkehrsangebots.

Im Verlauf des Jahres 2012 wurde die Zahl der eingesetzten Viertelzüge und damit das Leistungsangebot sukzessive hochgefahren und erreichten im Sommer das zum vorherigen Fahrplanwechsel versprochene Niveau von 500 Viertelzügen. Die Vorgabe des Verkehrsvertrags konnte zwar weiterhin nicht erreicht werden, doch die von der S-Bahn Berlin GmbH eingeleiteten Maßnahmen (mehr Personal, mehr Werkstätten etc.) schienen langfristig eine positive, stabilisierende Wirkung zu zeigen.

Mit Beginn des Jahres 2013 kam es jedoch erneut zu einem Einbruch der Fahrzeugverfügbarkeit; die Zahl der Viertelzüge im Linieneinsatz sank deutlich unter den im Dezember erreichten Wert ab.

Kritisiert wurde die S-Bahn Berlin GmbH nicht nur für die Leistungs- und Qualitätsmängel, sondern vor allem auch für die wiederholt unzureichende Bereitstellung von Informationen gegenüber den Fahrgästen vor allem im besonderen Bedarfsfall, bei größeren Störungen. Aktuelle und korrekte Informationen sind bereits im Regelbetrieb eine grundsätzliche Anforderung an den Betreiber, in Krisensituation sind sie eine absolute Notwendigkeit. Hier arbeitet die S-Bahn Berlin GmbH weiter daran, die Funktionsfähigkeit und Verlässlichkeit der technischen Systeme zu verbessern.

Mit zwei Entschuldigungsleistungen (Freifahrtmonate für Stammkunden und weitere temporär gültige Fahrpreis-Vergünstigungen) hat sich die S-Bahn Berlin GmbH, bei den Fahrgästen entschuldigt.

IV.4.2 **Ursachen der Krise**

Als ursächlich für die massiven Ausfälle werden die Verlängerung der Wartungsintervalle, die Reduzierung von Werkstattpersonal, die Schließung von Werkstattstandorten, nicht ausreichend durchgeführte Wartungsarbeiten, fehlende Kommunikationswege im Instandhaltungsbereich sowie eine im Bereich Werkstatt- und Fahrpersonal unzureichende Personalstrategie (Einstellungen, Aus- und Weiterbildung, Schulungen etc.) gesehen. Dazu kommen techni-

sche und konstruktive Mängel an den Fahrzeugen. Reserven bei Fahrzeugen, Personal, Werkstätten und Material waren abgebaut worden, so dass es bei Einschränkungen kaum Handlungsspielräume gab. Auch für die schnelle Beseitigung der Krise fehlten Ressourcen.[15]

Im Verlauf der Krise musste die S-Bahn Berlin GmbH nunmehr einen hohen finanziellen Verlust verzeichnen, da sie hohe Aufwendungen für Reparatur- und Technikprogramme zum Ersatz bzw. zur Änderung von Fahrzeugkomponenten tragen musste. Auch die Entschuldigungsleistungen für die Fahrgäste trugen dazu bei. Schließlich haben die Länder die Bestellerentgelte wegen Nicht- bzw. Schlechtleistung reduziert.

IV.4.3 **Folgen der Krise**

Wie in Kapitel 3 dargestellt, erlaubt die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen den Schluss, dass das System ÖPNV als Ganzes nicht dauerhaft von der Krise geschädigt wurde. Offen muss allerdings die Frage bleiben, wie sich die Fahrgastzahlen ohne S-Bahn-Krise entwickelt hätten. Die Einschränkungen, die mit der Krise einhergingen, waren enorm und trafen alle Fahrgäste des ÖPNV. Die Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern führten dazu, dass vor allem bei der BVG sowie im Regionalverkehr enorme und sprunghaft auftretende Fahrgastzuwächse verzeichnet wurden. Darunter litt der Komfort ebenso wie die Pünktlichkeit und Reisezeit (u. a. aufgrund verlängerter Haltestellenaufenthalte). Allerdings hat sich insbesondere in den Hochphasen der Krise 2009 und 2010 auch gezeigt, dass das ÖPNV-System im Land Berlin robust genug ist, auch solche extremen Einschränkungen zu überwiegenden Teilen zu kompensieren. Das zu Beginn der Krise gefürchtete Chaos blieb weitestgehend aus, die Stadt bzw. der Stadtverkehr brachen nicht komplett zusammen.

Dennoch haben die Aufgabenträger Berlin und Brandenburg Lehren aus den Ereignissen gezogen. Der S-Bahn-Vertrag wurde für die weitere Laufzeit bis 2017 nachverhandelt. Für die Zeit danach läuft derzeit die wettbewerbliche Vergabe eines Teilnetzes. Unabhängig davon, welche Unternehmen zukünftig die S-Bahn-Verkehre im Land erbringen werden, sollen die neuen Verträge so gestaltet werden, dass die tatsächliche Verfügbarkeit der Fahrzeuge im Vordergrund steht und Stellung und Einflussmöglichkeit des Aufgabenträgers gestärkt wird. Ziel ist es, stärker auf die Angebotsgestaltung und Qualität Einfluss nehmen zu können, um die Berücksichtigung der Fahrgastinteressen besser gewährleisten zu können.

Darüber hinaus engagieren sich die Länder auf der Ebene des Bundes dafür, dass die Gelder, die von der öffentlichen Hand in den Ausbau und die Qualifizierung der Infrastruktur investiert werden, nicht von den (Infrastruktur-)Betreibern als Gewinne abgeschöpft und dem SPNV entzogen, sondern in den Erhalt der Infrastruktur re-investiert werden.

IV.5 Einhaltung quantitativer Angebotsstandards

IV.5.1 **Erschließungsstandards**

Die Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans beziehen sich auf die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV-Netzes. Sie zeigen an, in welchem Maße die Zugänglichkeit des Nahverkehrs gesichert ist. Kurze Wege zur Haltestelle sind einerseits ein wesentliches Attraktivitätsmerkmal des Nahverkehrs, andererseits sind sie ein gewichtiges Kriterium, über welches sich darstellen lässt, inwieweit die Daseinsvorsorge im ÖPNV als erfüllt gelten kann.

---

[15] VBB GmbH: 360° Qualität. Qualitätsbilanz 2009 im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Siedlungsflächen gelten dann als vom ÖPNV erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, in der auch noch in der Nebenverkehrszeit (NVZ) tagsüber ein 20-Minuten und nachts ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, die in Tabelle 6 dargestellten Werte nicht überschreitet. Erschließungsstandards wurden für alle Verkehrszeiten definiert, im Nachtverkehr liegen die Werte höher als im Tagesverkehr. Der Schwellenwert für eine hohe Nutzungsdichte liegt bei mindestens 100 Einwohner je Hektar.

Tabelle 6: Erschließungsstandards tags/nachts

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte	400 m	500 m
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**96 %**
Nachtverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	400 m	./.
Niedrige Nutzungsdichte	500 m	./.
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**./.**

Für die Berechnung des Erfüllungsgrads wurden die oben beschriebenen Einzugsbereiche mit den Einwohnerdaten (Stand: 31. Dezember 2011) der ca. 11.000 bewohnten Blocks „verschnitten“. Dabei wurde innerhalb jedes Blocks eine gleichmäßige Einwohnerverteilung angenommen. Liegt ein Block bzw. ein Teil davon außerhalb der Erschließungsradien, so gelten die betreffenden Einwohnerzahlen als nicht erschlossen.

Nach dieser Berechnungsmethodik ergeben sich folgende Werte:

Tabelle 7: Erreichte Erschließungswirkung

	NVP-Vorgabe / Standard	Erreichter Wert
NVZ*		
Zielwert	80,0%	**86,4%**
Toleranzwert	96,0%	**95,5%**
SVZ		
Zielwert	./.	**83,1%**
Toleranzwert	./.	**93,8%**
Nacht		
Zielwert	80,0%	**82,6%**

** die erreichte Erschließungswirkung gilt mindestens in der NVZ, während der HVZ wird eine höhere Erschließungswirkung erreicht*

Der grundsätzlich anzustrebende Wert für die Erschließung ist der Zielwert, der in allen Verkehrszeiten deutlich übertroffen wird. Mit dem Toleranzwert werden Bereiche erfasst, bei denen eine Überschreitung des Zielwertes beispielsweise wegen der Lage der Haltestellen in der kleinräumlichen Siedlungsstruktur, der Befahrbarkeit von Straßen, der Lage zu Gewässern und Wäldern oder Siedlungsstrukturen mit geringer Bevölkerungsdichte akzeptabel ist. Der Toleranzwert in der NVZ wird leicht verfehlt, im Vergleich zu 2009 hat er sich um 0,1 % verschlechtert. Da im Monitoring-Zeitraum keine wesentlichen Veränderungen am Haltestellennetz des ÖV erfolgten, liegt nahe, dass die Abnehme dieses Wertes durch die Errichtung neuer Wohnstandorte begründet ist, die außerhalb der bisherigen ÖV-Erschließung liegen.

Auf den Karten zur Erschließung (Abbildung 21 und Abbildung 22) sind alle Blocks dargestellt, die eine Bevölkerungsdichte von mindestens 1 EW / 1.000 m² aufweisen. Überdeckt werden sie vom jeweiligen Einzugsbereich, sodass nur nicht erschlossene Bereiche klar hervortreten.[16]

Deutlich erkennbar ist, dass Defizite ganz überwiegend Baublocks der Dichteklasse bis unter 10 EW / 1.000 m² betreffen: Dies sind typischerweise Gebiete in offener Bauweise. Diese Gebiete finden sich recht gleichmäßig verteilt im gesamten Außenbereich, auffällig ist der Bereich um das Karower Kreuz.

Auch der Ausschnitt Innenstadt (Abbildung 22) weist eine recht gleichmäßige Verteilung der nicht erschlossenen Bereiche auf, wobei diese stadtstrukturell bedingt eine deutlich höhere Dichte aufweisen.

Betrachtet man den 100 m größeren Toleranzwert (Abbildung 23), so wird deutlich, dass sich die nicht erschlossenen Bereiche fast ausschließlich in bevorzugten naturräumlichen Lagen befinden, d. h. am Waldrand oder auch in Gewässernähe. Eine größere Ausnahme hier ist nur der Bereich um das Karower Kreuz.

In der Innenstadt (Abbildung 24) verbleiben nur kleine Bereiche ohne Erschließung, am augenfälligsten hier das Gebiet zwischen den Bahnhöfen Gesundbrunnen und Schönhauser Allee, das Gebiet westlich der Schillerpromenade angrenzend zum Tempelhofer Feld sowie zwischen Nöldnerplatz und Ringbahn.

[16] Bei Haltestellen, die von mehreren Verkehrsmitteln bedient werden, wird der Radius immer auf die Koordinate des höherwertigsten Verkehrsmittels bezogen (i.d.R. S- bzw. U-Bahn). Dadurch können Bereiche als unerschlossen gekennzeichnet werden, obwohl dort eine Haltestelle liegt. Praktisch dienen diese Haltestellen aber primär dem Übergang in das höherwertigste Verkehrsmittel.

Abbildung 21: Erschließung Gesamtstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Zielwert: 86,4 %

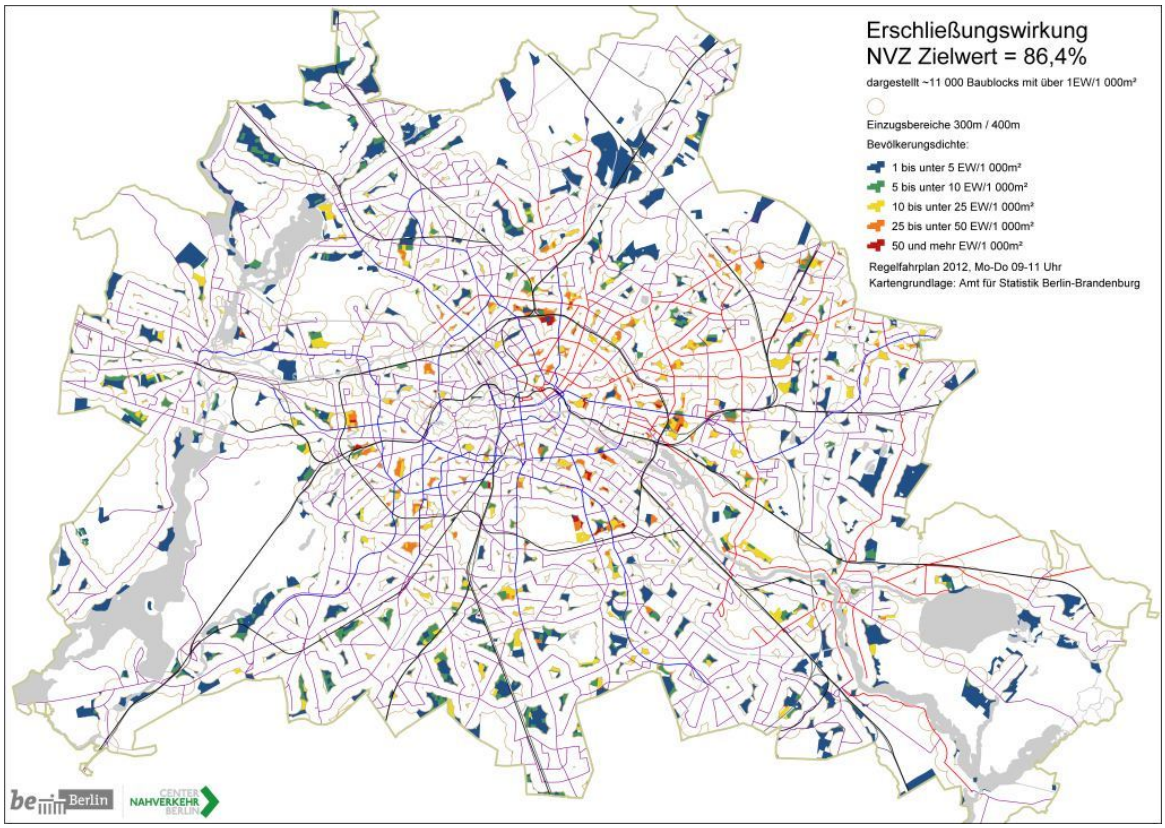


Abbildung 22: Erschließung Innenstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Zielwert 86,4 %

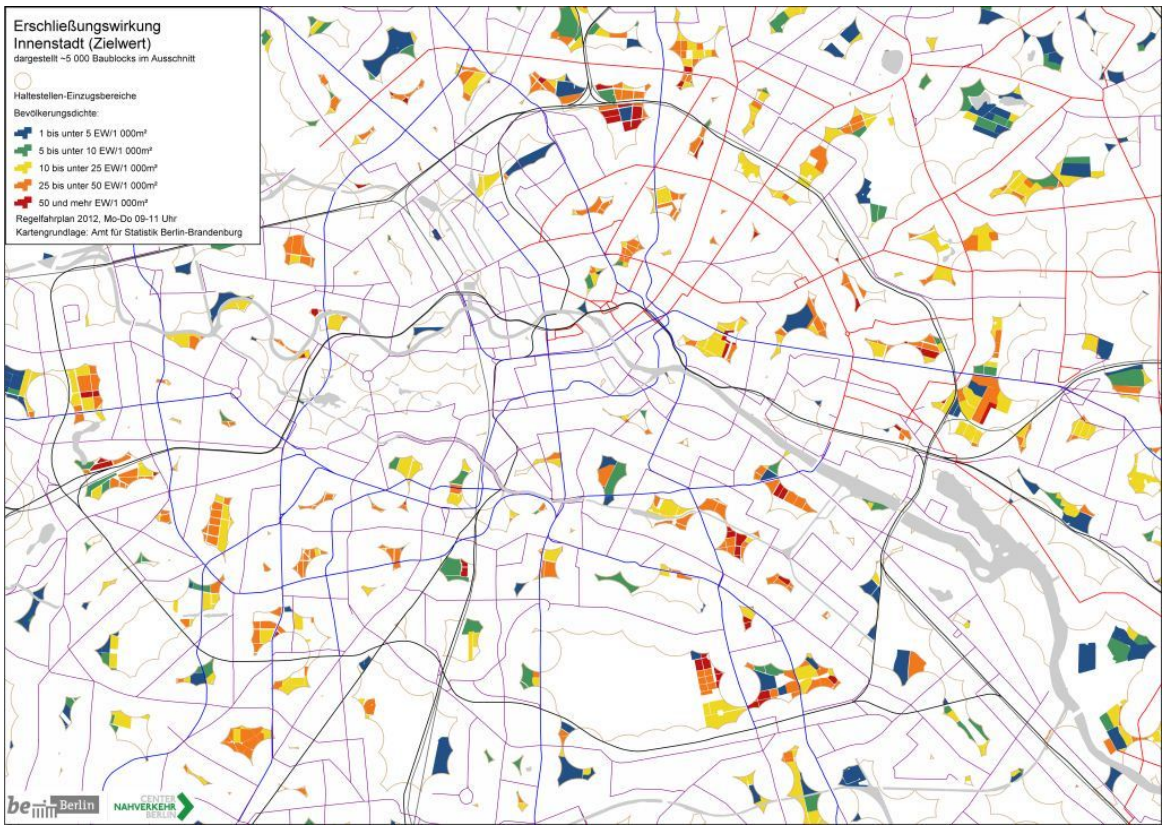


Abbildung 23: Erschließung Gesamtstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 %

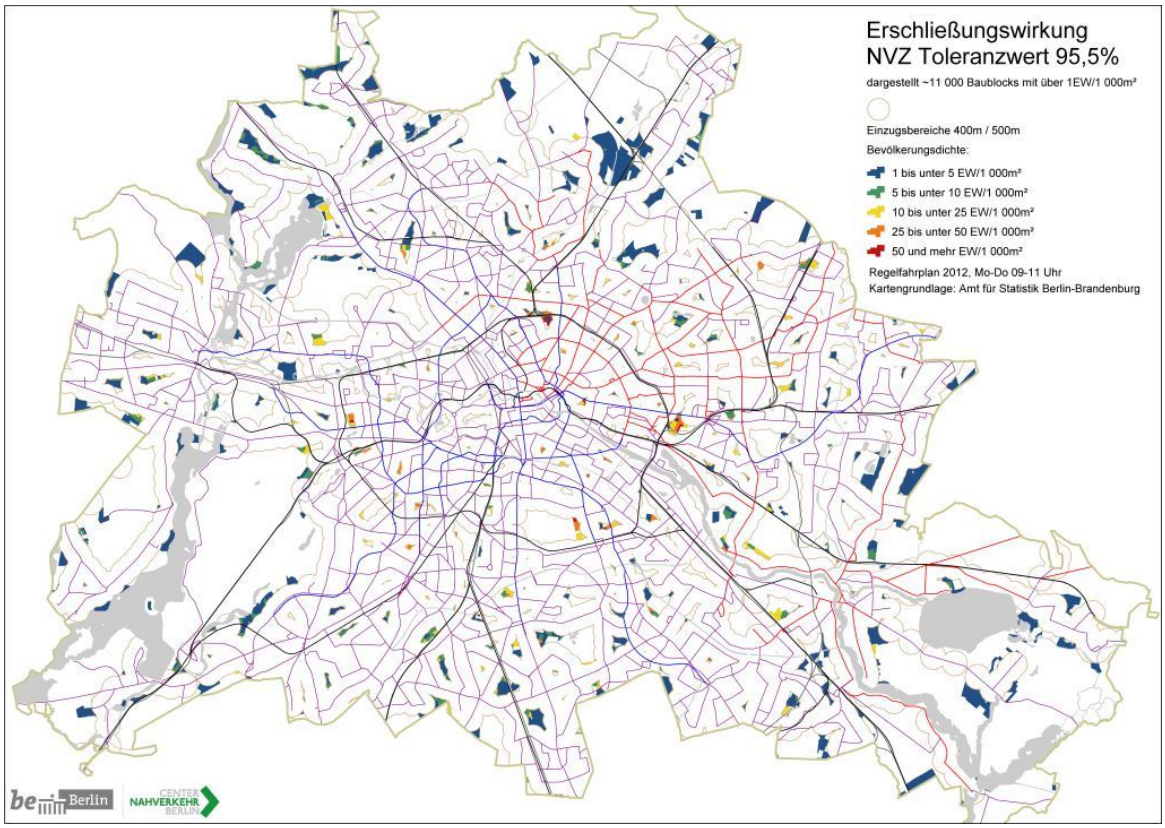
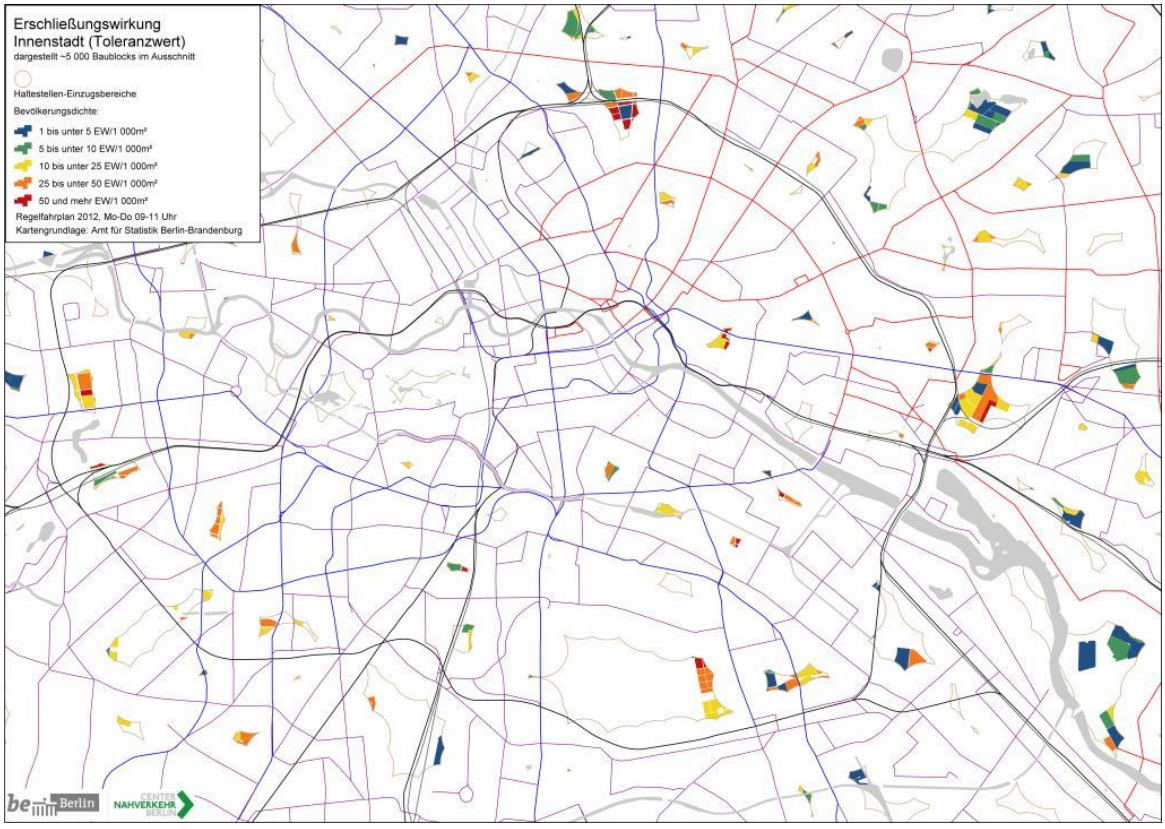
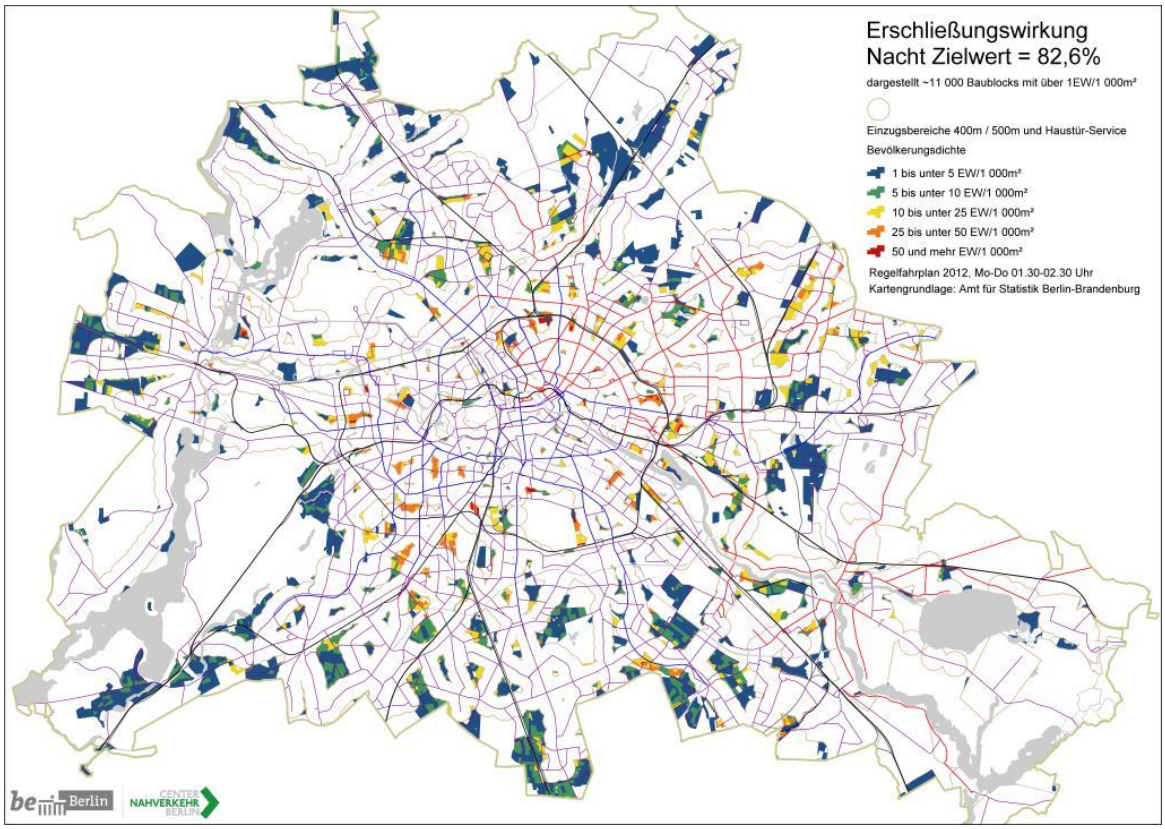


Abbildung 24: Erschließung Innenstadt (Tagesverkehr, NVZ): Erfüllter Toleranzwert: 95,5 %



Nachts gilt ein Radius von 400 bzw. 500 m, es wird nicht nach Ziel- und Toleranzwert unterschieden. Die Analyse (Abbildung 25) zeigt, dass die Anzahl unerschlossener Gebiete nachts nicht wesentlich höher als tagsüber ist, aber die davon gebildete Fläche ist deutlich größer ist. Deutlich erkennbar ist die gute Flächendeckung auch in den dünn besiedelten Bereichen durch den Haustür-Service (z. B. Kladow, Müggelsee, Mahlsdorf).

Abbildung 25: Erschließung Gesamtstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 %



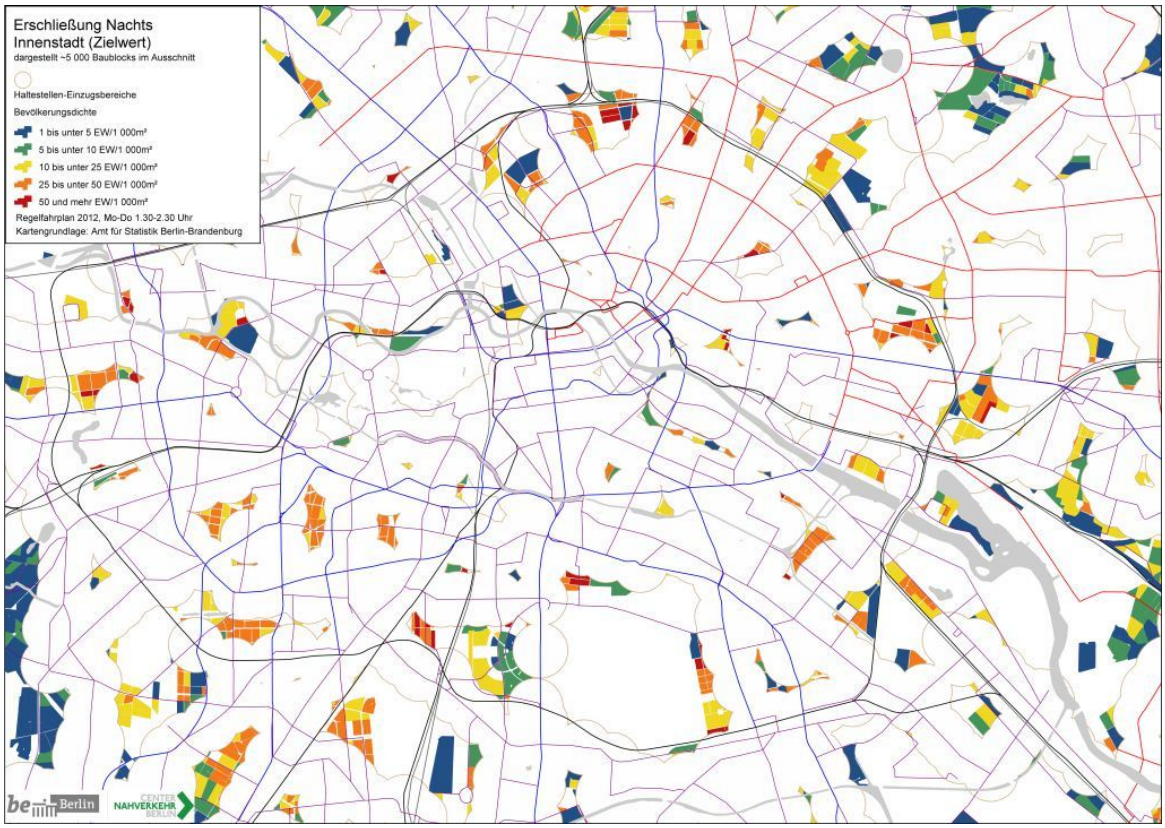
Innerhalb des S-Bahn-Rings (Abbildung 26) gibt es wieder ein relativ gleichverteiltes Muster an Bereichen ohne direkte Erschließung, im eigentlichen Zentrum betrifft dies jedoch ausnahmslos nur kleine Flächen.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Vorgaben zur Erreichbarkeit im Stadtgebiet nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans weiterhin eingehalten werden. Der Auftrag, im Sinne der Daseinsvorsorge den Zugang zum Netz des ÖPNV ist in allen Gebieten und zu allen Zeiten sicher zu stellen, ist damit erfüllt.

Die Verfehlung des Toleranzwertes legt für den zu erstellenden NVP 2014-2018 den Schluss nahe, zu überprüfen, welche Maßnahmen der Angebotsplanung nötig und möglich sind, um die Erreichbarkeit insbesondere hinsichtlich einer sich verändernden Bevölkerungsverteilung weiterhin zu sichern.

Bei weiterer Erschließung disperser Wohnstandorte mit gleicher Qualität ist dies jedoch nur mit steigenden Aufwendungen möglich. Bei gleichzeitig kontinuierlich zunehmenden Fahrgast- und Touristenzahlen werden die Handlungsspielräume für die Angebotsplanung damit deutlich geringer.

Abbildung 26: Erschließung Innenstadt nachts: Erfüllter Zielwert 82,8 %



IV.5.2 **Bedienungsstandards**

Die Bedienungsstandards legen fest, wie häufig ÖPNV-Linien verkehren sollen. Der NVP gibt Bedienungsstandards für Zeitschichten an Werktagen vor. Im Nachtverkehr wird nach Wochentagen und Wochenendnächten differenziert (mit dem verlängerten Nachtverkehr als „Sonntags-Frühverkehr“) (Tabelle 8). Die in den Verkehrszeiten einzuhaltenden Mindestakte zeigt Tabelle 9.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger kann ein Takt unterschritten werden. Aufgrund der Nachfrageentwicklung sowie der Kapazitätsanforderungen ist jedoch häufiger ein deutlich über dem Mindesttakt liegendes Angebot erforderlich.

Tabelle 8: 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			

Tabelle 9: 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
Regionalzüge [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				

Die nachfolgenden drei Abbildungen zeigen, an welchen Haltestellen die Mindesttakte zu den Verkehrszeiten HVZ und NVZ nicht eingehalten werden. Nicht berücksichtigt wurden Linienabschnitte, auf denen nur Einzelfahrten, beispielsweise auf Schüler- oder Ausflugslinien, durchgeführt werden. Ebenfalls sind einzelne Haltestellen (z. B. Zwischenendstellen) besonders in der Innenstadt nicht dargestellt.

Es ist erkennbar, dass in der HVZ nur auf einzelnen Linien von den gesetzten Standards abgewichen wird (Abbildung 27). Dies betrifft v. a. den Nordast der S25, der S47 sowie die Bereiche, wo Metro-Linien sich verzweigen (Spandau, Pankow). Einzelne Buslinien im Außenbereich erfüllen den Standard nicht.

Diese Ausnahmen lässt der NVP zu: Auf Linien in besonders dünn besiedelten Bereichen oder auf der S-Bahn-Strecken Tegel – Hennigsdorf und Schöneweide – Spindlersfeld: Hier lässt die Infrastruktur keine dichtere Taktfolge zu. 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 gibt es eingleisige Straßenbahnstrecken.

Abbildung 27: Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der HVZ

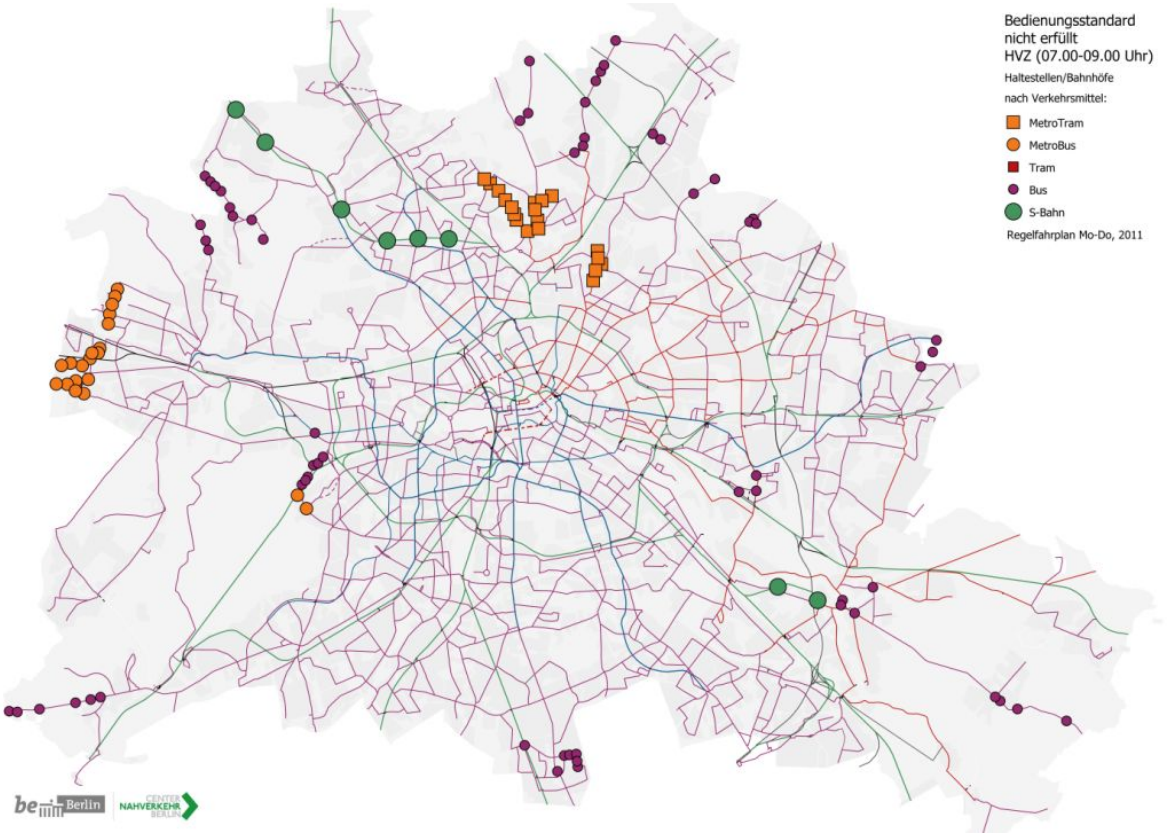
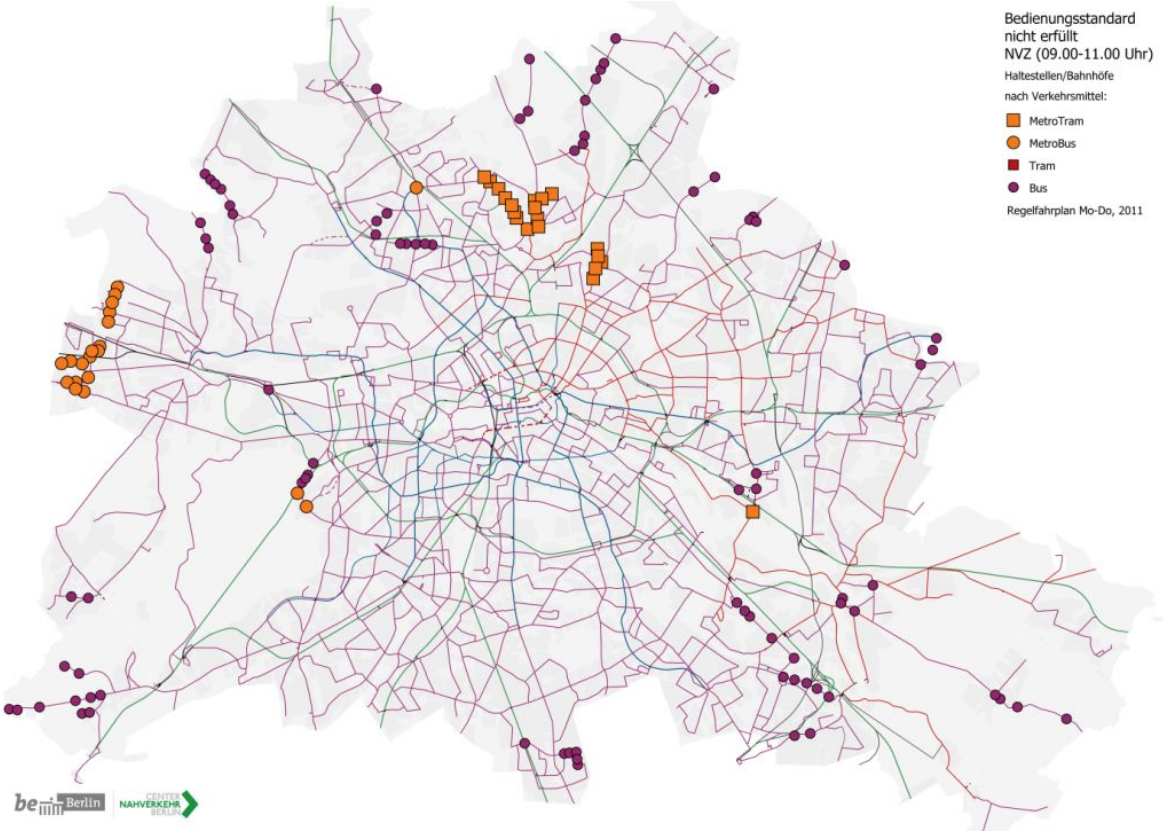


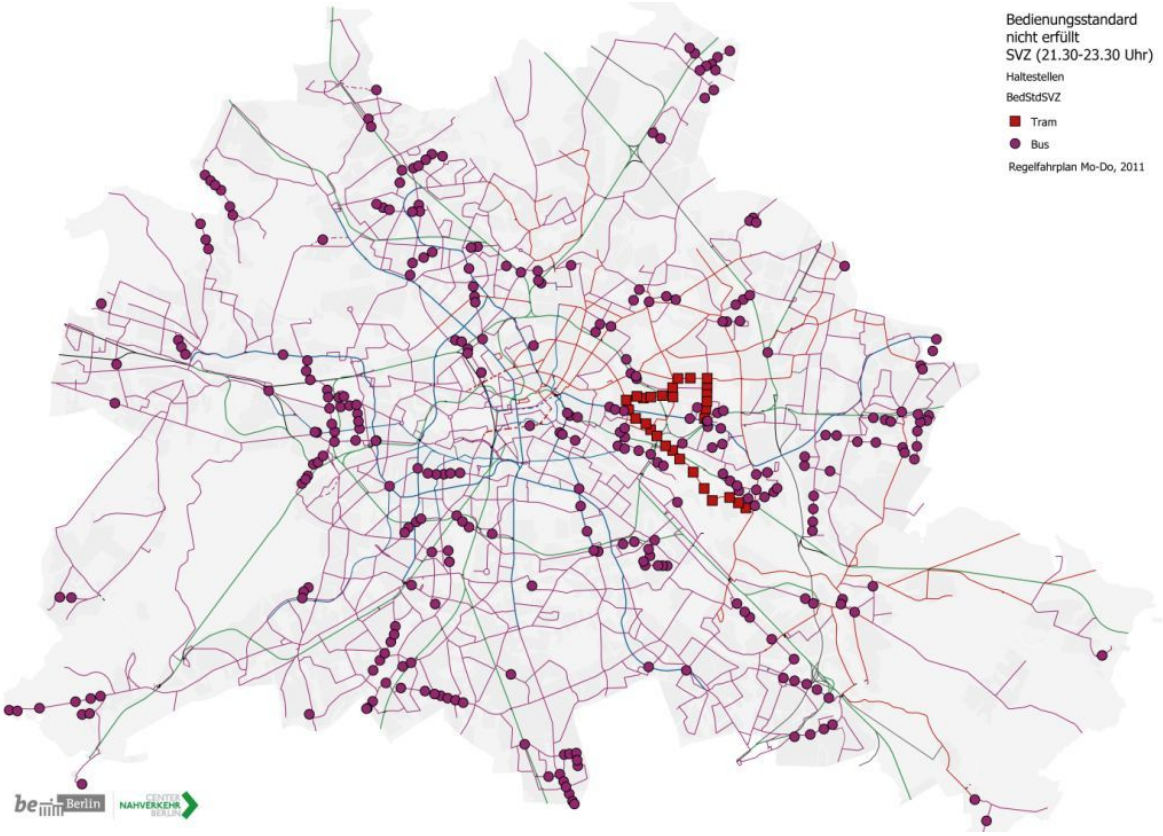
Abbildung 28: Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der NVZ



In der NVZ (Abbildung 28) gibt es Unterschreitungen für Linien in Gewerbegebieten, deren Fahrplanangebot primär auf den Berufsverkehr ausgerichtet ist. Außerdem wird der Mindesttakt von 20 Minuten auf einigen Kiezlinien mit geringer Nachfrage unterschritten.

Wesentlich umfangreicher sind die Ausnahmen in der abendlichen Schwachverkehrszeit (Abbildung 29). Auf vielen Kiez- und Erschließungslinien endet die Bedienung gegen 21 oder 22 Uhr vor allem dann, wenn sich Haltestellen von Linien mit Abendangebot in akzeptabler Nähe befinden.

Abbildung 29: Nicht-Einhaltung der Bedienungsstandards in der SVZ



Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in der HVZ und NVZ die NVP-Standards eingehalten werden. Grundsätzlich ist Berlin zu allen Tages- und Nachtzeiten überdurchschnittlich gut erschlossen. Ausnahmen bestehen nur in wenigen und begründeten Fällen. In der SVZ hingegen bestehen (relativ gesehen) größere Erschließungsdefizite.

IV.5.3 **Verbindungsstandards**

Die Verbindungsstandards beziehen sich im wesentliche auf die Erreichbarkeit von Zentren (Reisezeit und Umsteigehäufigkeiten) (Tabelle 10).

Tabelle 10: Verbindungsstandards für Zentren

Ziele	Maximale Zeit zur Anfahrt	Maximale Zahl der Umstiege	Erfüllungsgrad
Zentrumsbereiche - City West (Zoo / Kurfürstendamm) - Mitte (Potsdamer Platz / Alexanderplatz)	60 min	2x	95 % aller Haltestellen
Hauptzentrum	40 min	1x	
Stadtteilzentrum	30 min		
Ortsteilzentrum		Umsteigefrei	

Für die Untersuchung der Erreichbarkeit der Zentren wird nach Zentrenkategorien laut Stadtentwicklungsplan Zentren (Stand 2012) unterschieden. Es wird jeweils die Wegezeit nach Intervallen vom am schnellsten erreichbaren Zentrum der jeweilige Kategorie (oder höher) dargestellt.

Dabei werden der Weg zur Haltestelle des jeweiligen Zentrums und die Wartezeit dort nicht berücksichtigt. Die Zielhaltestellen sind farblich nach Isochronen-Zeit unterschieden, das gilt auch für die Einzugsbereiche innerhalb eines 500 m-Radius, wenn dieser Bereich im FNP (Stand 2012) als Baufläche enthalten ist. Die Flächen sind auch eingefärbt, wenn sie derzeit noch nicht bebaut sind. Als Gehgeschwindigkeit sind 4 km/h zugrunde gelegt.

Von der Zentrums-Kategorie ist die zulässige Umsteigehäufigkeit (vgl. Tabelle 10) abhängig.

Haltestellen werden nicht dargestellt, wenn sie innerhalb der vom StEP Zentren definierten Fläche eines Zentrums liegen.

Zentrumsbereiche City West und Mitte(Abbildung 31).
Abbildung 30 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 City West (Zoo/Kurfürstendamm). Dabei ist unterstellt, dass die S3 nicht mehr nur ab/bis Ostbahnhof fährt.

Die angestrebte Fahrtzeit von maximal 60 Minuten wird für das gesamte Stadtgebiet eingehalten. Dass Flächen rot dargestellt sind, liegt ganz überwiegend daran, dass hier der Erschließungsradius überschritten ist (gilt auch für die folgenden Zentrums-Kategorien).

Bei der Umsteigehäufigkeit auf Fahrten zu den beiden großen Zentrumsbereichen wird der Standard von maximal zwei Umstiegen weit überwiegend übertroffen, d. h. es ist nur ein Umstieg nötig. Das zweimalige Umsteigen ist nur an wenigen Stellen nötig, mehr als zwei Umstiege sind nirgends erforderlich (Abbildung 31).

Abbildung 30: Fahrtzeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte

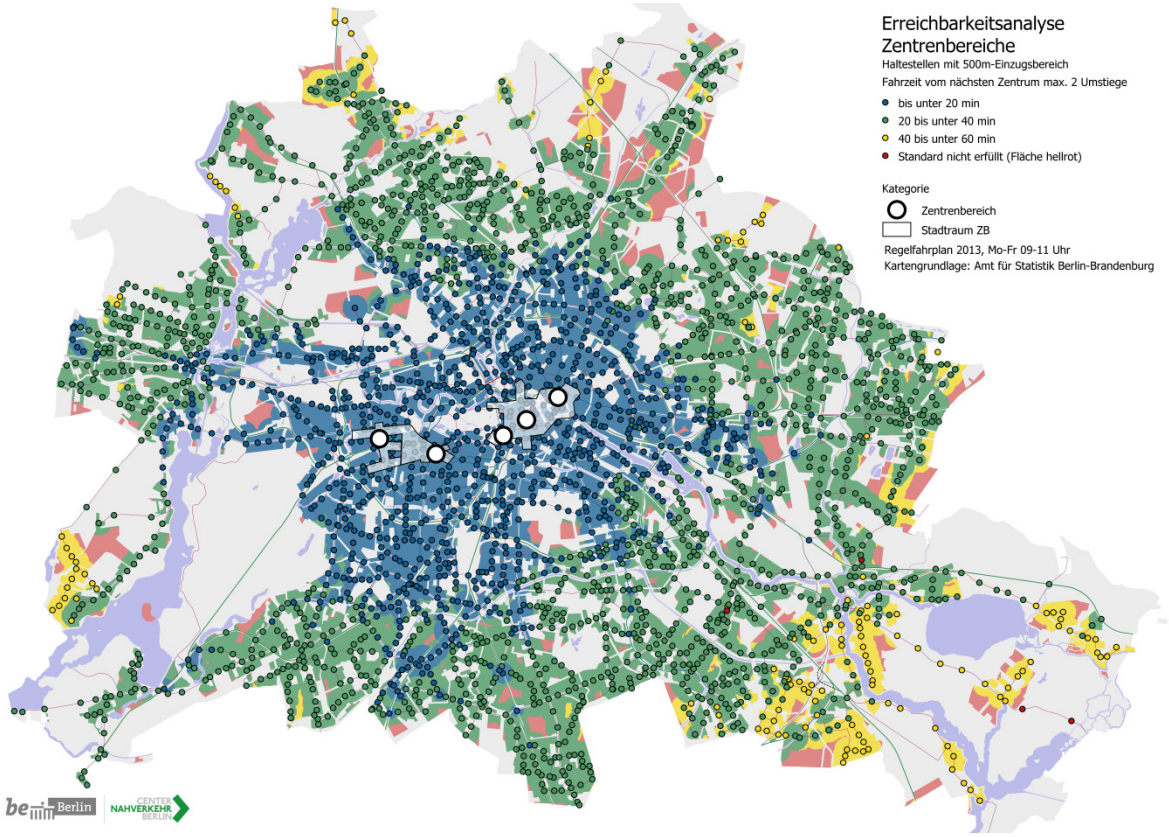
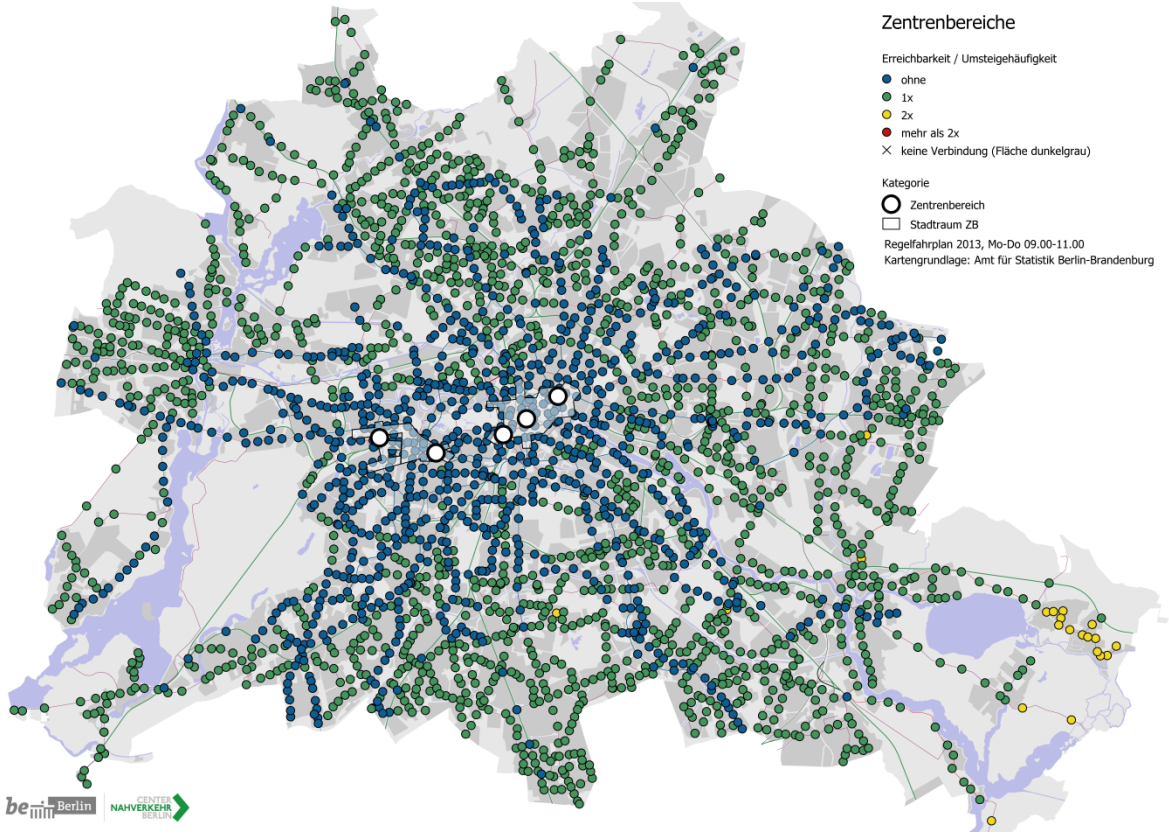


Abbildung 31: Umsteigehäufigkeiten zu den Zentrumsbereichen City West und Mitte



Hauptzentren

Bei den Hauptzentren wird der Zielwert von 40 Minuten für fast alle Haltestellen erreicht (Abbildung 32).
Auch die Vorgabe zur maximalen Zahl der Umstiege wird erreicht: Von jeder Haltestelle aus kann mindestens das nächstgelegene Hauptzentren direkt oder mit nur einem Umstieg erreicht werden (Abbildung 33).

Besondere Stadtteilzentren

Für die Kategorie der besonderen Stadtteilzentren wurden 2 Analysen berechnet: Fahrzeit mit einmaligem Umsteigen (Abbildung 34) bzw. nur Direktverbindungen (Abbildung 35).

Die Zahl der unerschlossenen Bereiche ist bei den besonderen Stadtteilzentren höher als bei den anderen Zentrenkategorien. Bei der Analyse der Erreichbarkeit mit einmaligem Umsteigen (entsprechend NVP-Standard) sind dies relativ kleine Bereiche. Bei der Untersuchung der umsteigefreien Erreichbarkeit sind jedoch größere Gebiete nicht erschlossen (in Pankow Nord und Neukölln Süd).

Ortsteilzentren

Für diese Kategorie zeigt die Analyse eine hohe Zielerreichung, praktisch alle Haltestellen sind umsteigefrei erreichbar.

Abbildung 32: Fahrzeiten zu den Hauptzentren

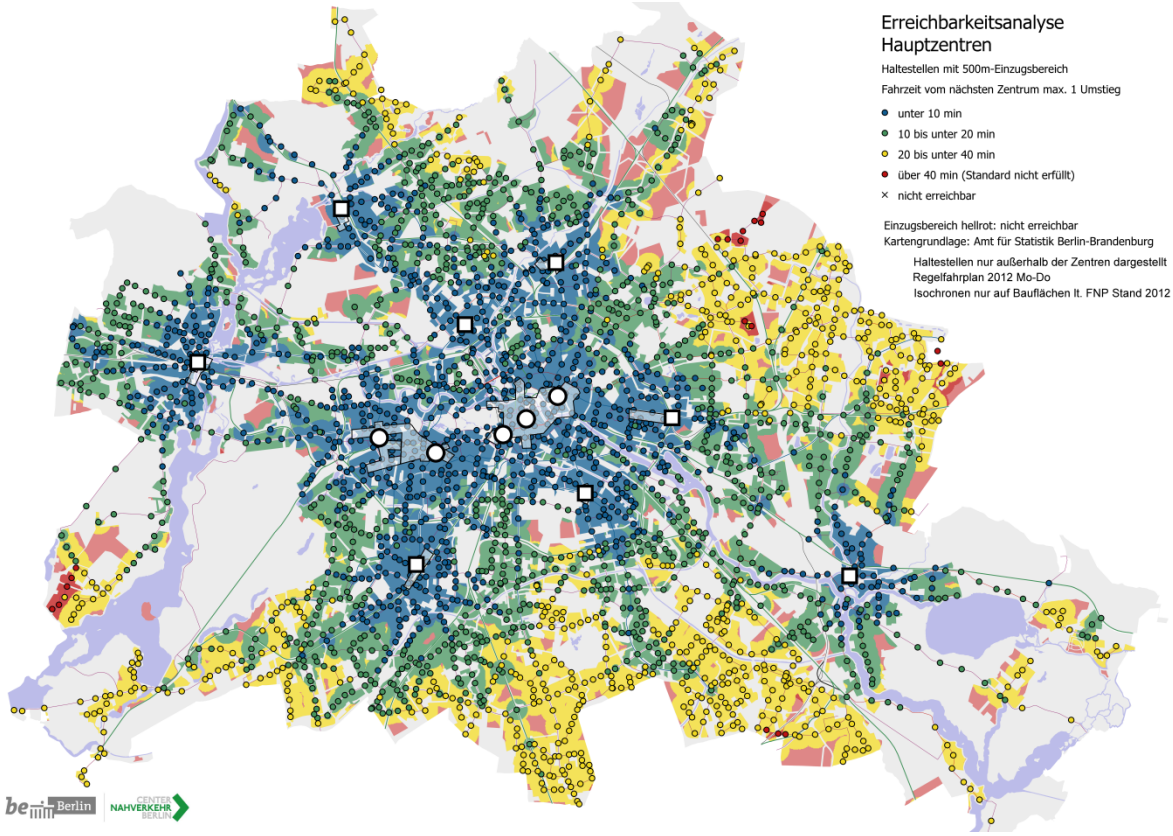


Abbildung 33: Umstiege zu den Hauptzentren

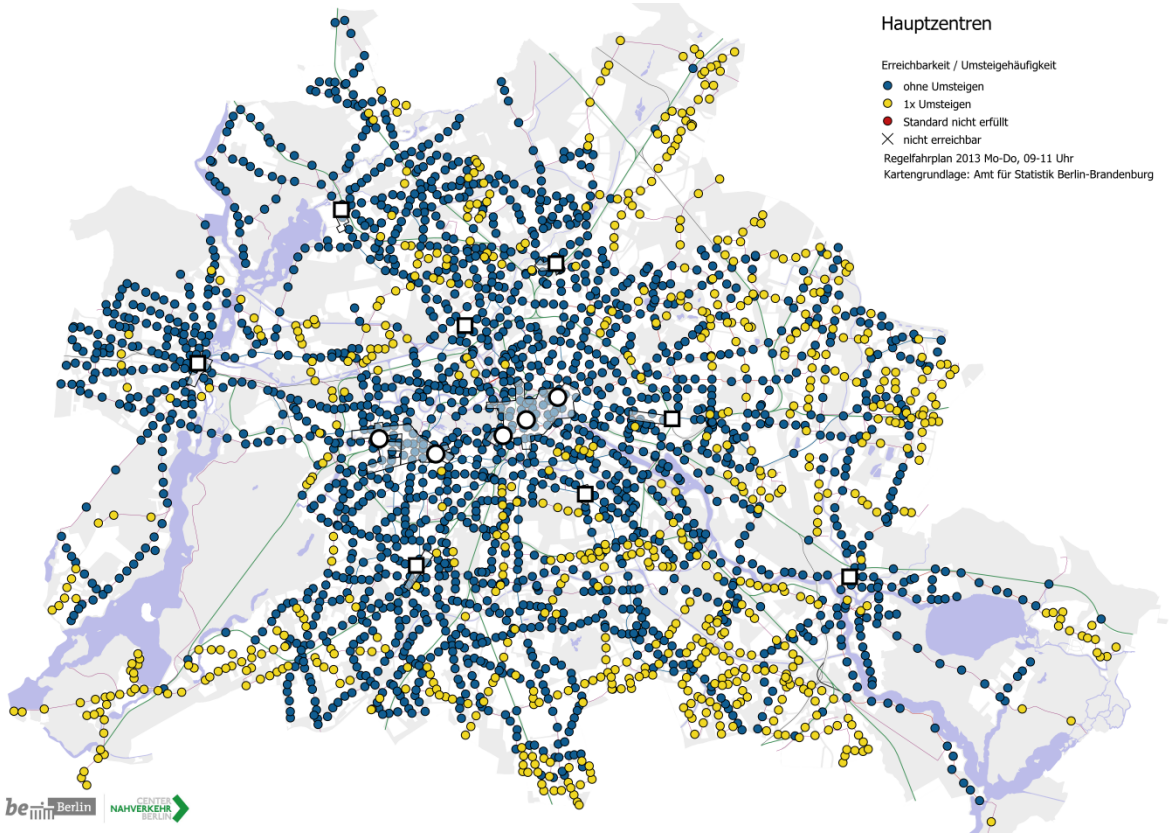


Abbildung 34: Fahrzeiten zu den Stadtteilzentren – 1x Umsteigen

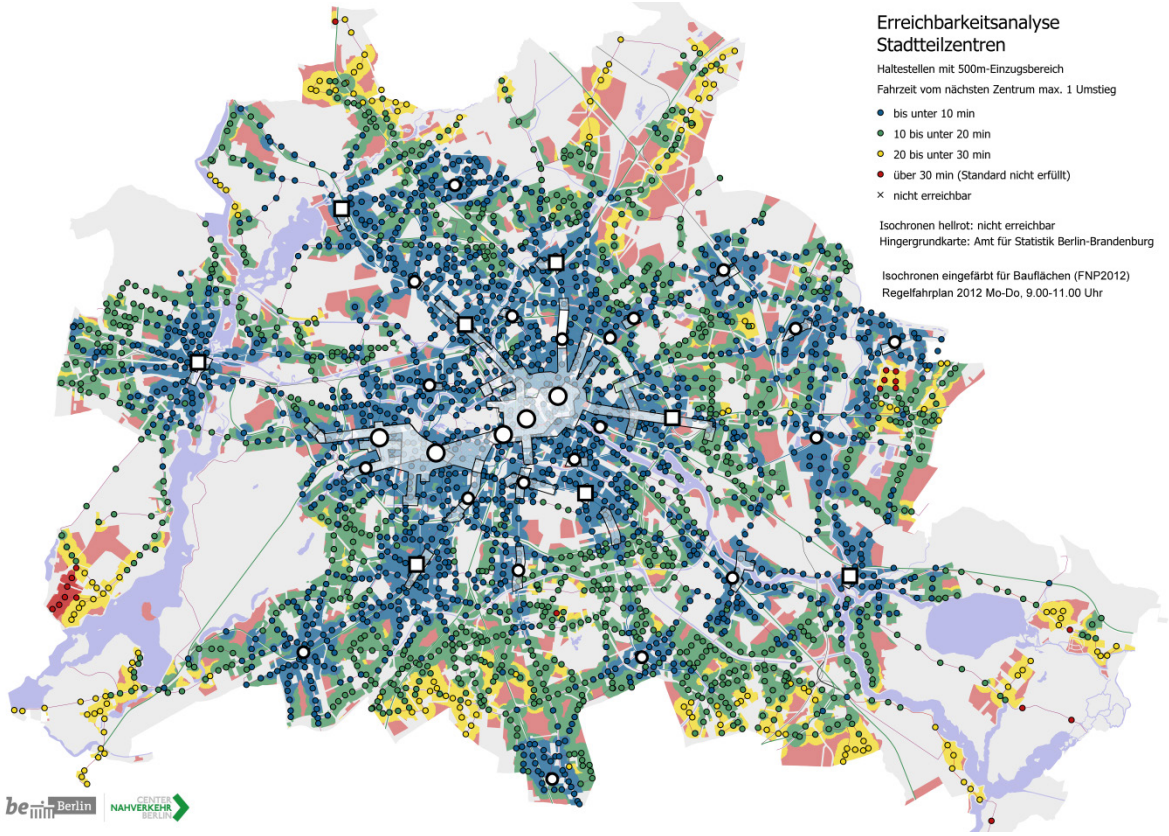


Abbildung 35: Umstiege zu den Stadtteilzentren – ohne Umsteigen

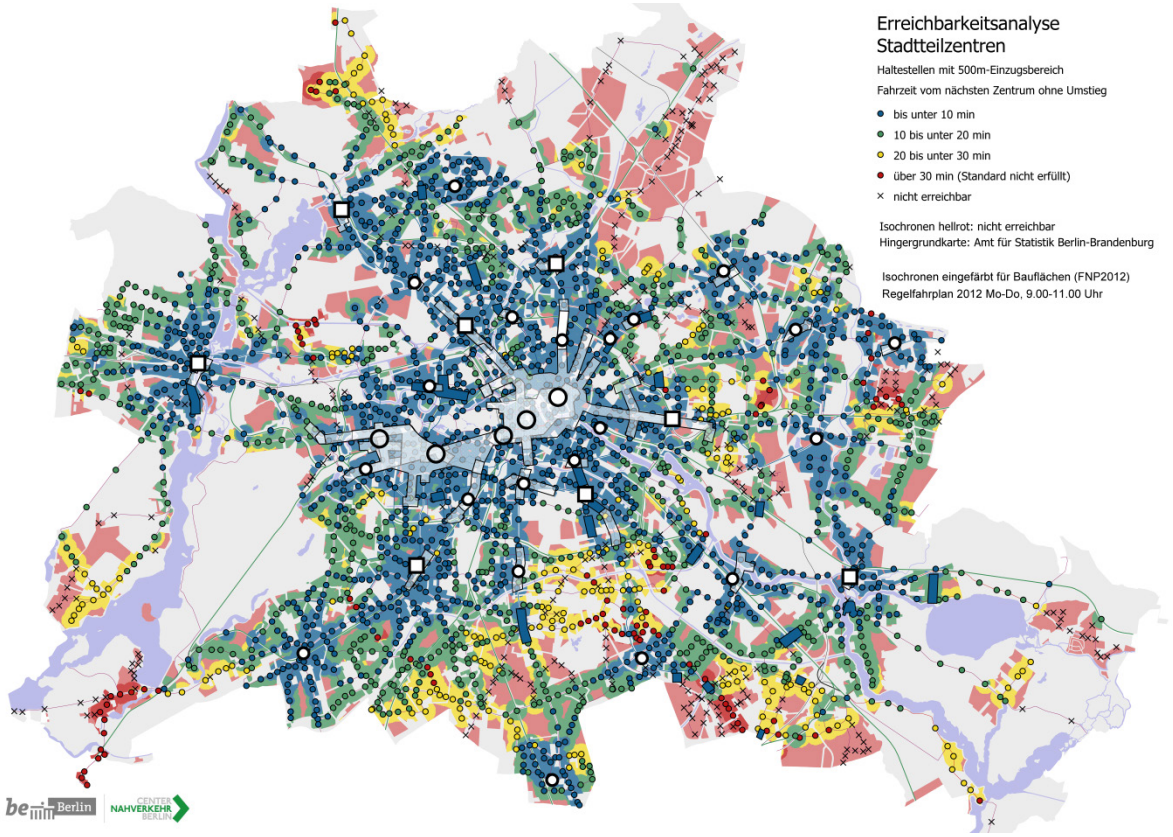
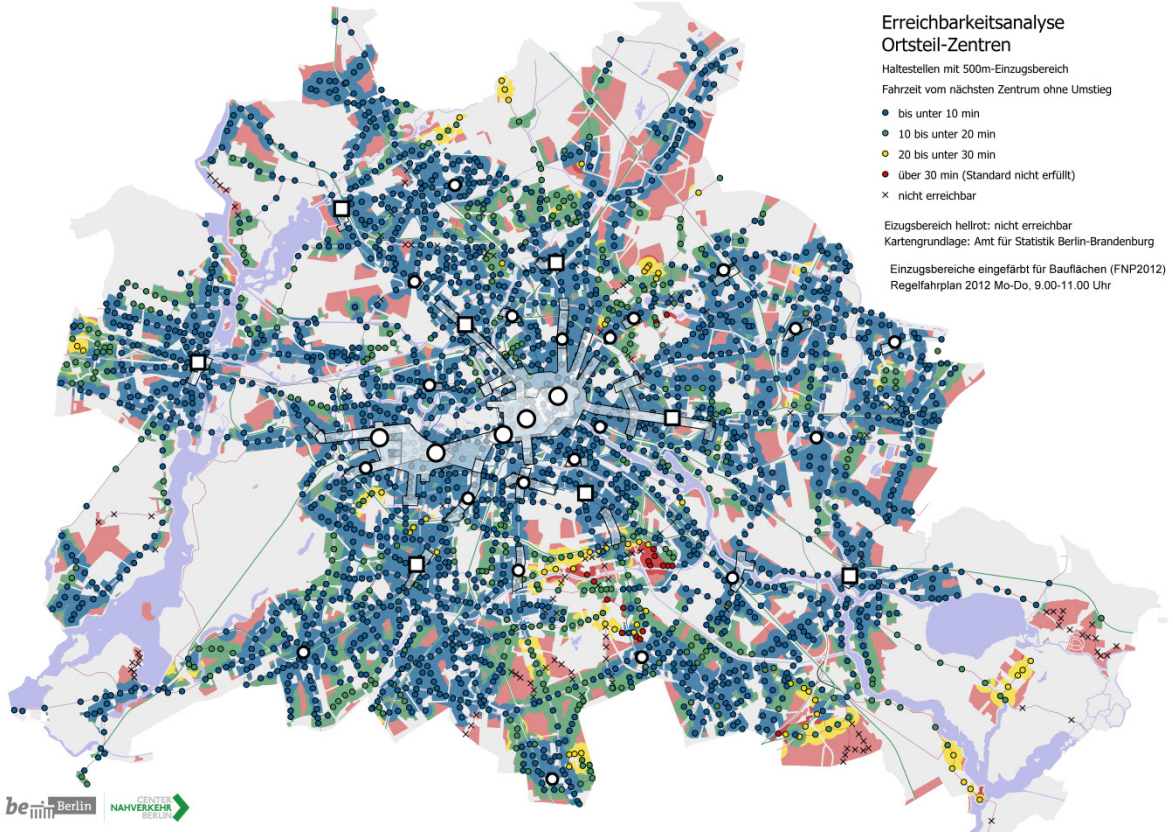


Abbildung 36: Fahrzeiten zu Ortsteilzentren – ohne Umsteigen



IV.6 Einhaltung qualitativer Angebotsstandards

IV.6.1 **Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung**

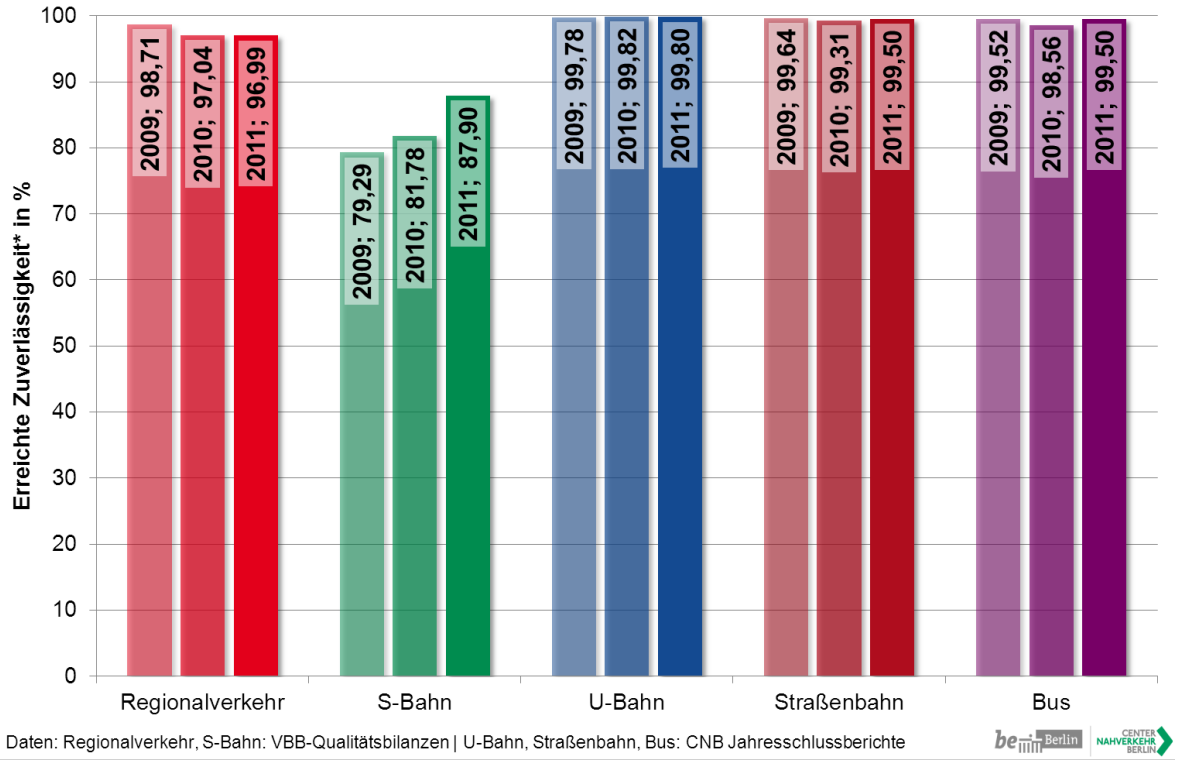
Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Kern-Kriterien, an denen sich die Qualität im ÖPNV messen lassen muss.

Zuverlässigkeit

Zuverlässigkeit bedeutet grundsätzlich, dass alle im Fahrplan veröffentlichten Fahrten erbracht werden. Für nicht erbrachte Fahrten, werden vom Land Abzüge bei den Ausgleichszahlungen vorgenommen. Zudem wird der Ausfall von Leistungen so sanktioniert, dass den Unternehmen ein ökonomischer Anreiz an der Erbringung der vertraglich vereinbarten Leistungen entsteht.

Die erreichte Zuverlässigkeit wird abgebildet in Form einer Zuverlässigkeitsquote, die das Verhältnis zwischen erbrachten und geplanten Fahrten abbildet. Die Quote wird für die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich ermittelt. So fließen beispielsweise bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus Ausfälle unabhängig vom Verursacher in die Bewertung ein. Bei der S-Bahn werden hingegen Ausfälle, die auf Störungen durch Dritte bzw. höhere Gewalt zurückgehen, nicht zulasten des Betreibers gewertet. Beim Regionalverkehr werden je nach vertraglicher Regelung auch Verspätungen als Ausfälle gewertet.

Abbildung 37: Erreichte Zuverlässigkeit der Verkehrsträger 2009-2011



**Hinweis: Aufgrund unterschiedlicher Bemessungsgrundlagen sind die Daten nicht direkt vergleichbar: Regionalverkehr: Betriebsleistung = 100%, S-Bahn: Sollzugfahrten, U-Bahn, Straßenbahn, Bus: Zuverlässigkeitsquote als Anteil erbrachter an geplanten Fahrten*

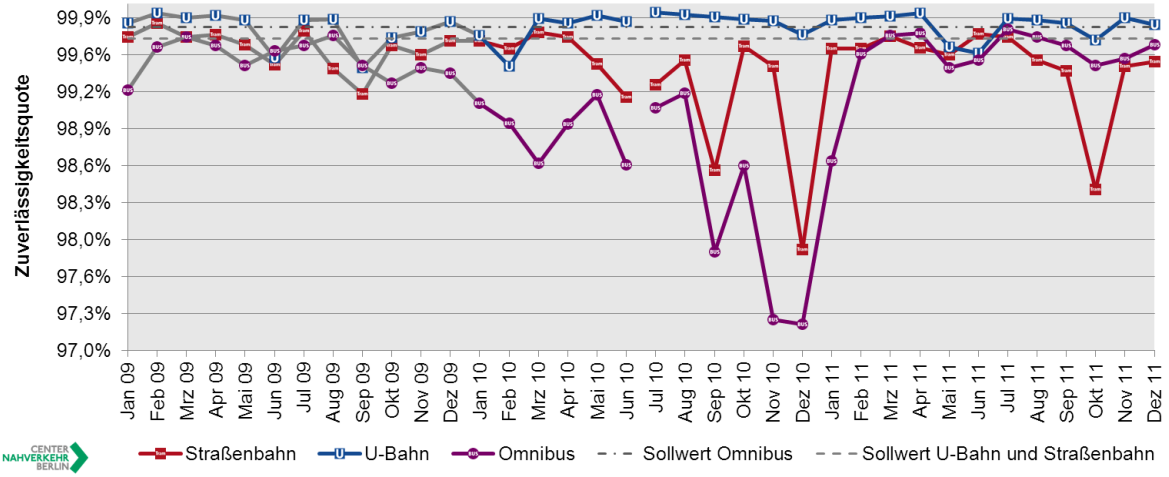
Die Vorgaben für die Zuverlässigkeit der Verkehrsleistungen werden in den einzelnen Verkehrsverträgen verkehrsmittelspezifisch vereinbart, die Sanktionierung erfolgt auf Grundlage der jeweiligen Verkehrsverträge.

Im Berichtszeitraum war das Bild der Zuverlässigkeit im ÖPNV stark geprägt von der seit dem zweiten Halbjahr 2009 andauernden Krise bei der Berliner S-Bahn (vgl. Kapitel 4.4). In den Jahren 2010 und 2011 hat sich die Zuverlässigkeit der S-Bahn wieder verbessert, sie lag jedoch auch 2011 mit 87,90 % noch deutlich unter der erreichten Quote des Vor-Krisenjahres 2008 (98,11 %).

Die Zuverlässigkeit bei der S-Bahn und im Regionalverkehr war darüber hinaus beeinflusst von Baumaßnahmen im Netz. Großbaustellen, wie die des neuen Regionalbahnhof Ostkreuz oder die sanierungsbedingte Sperrung der Strecke Potsdam – Berlin-Wannsee beeinflussten ebenfalls in hohem Maße die Zuverlässigkeit auf der Schiene.

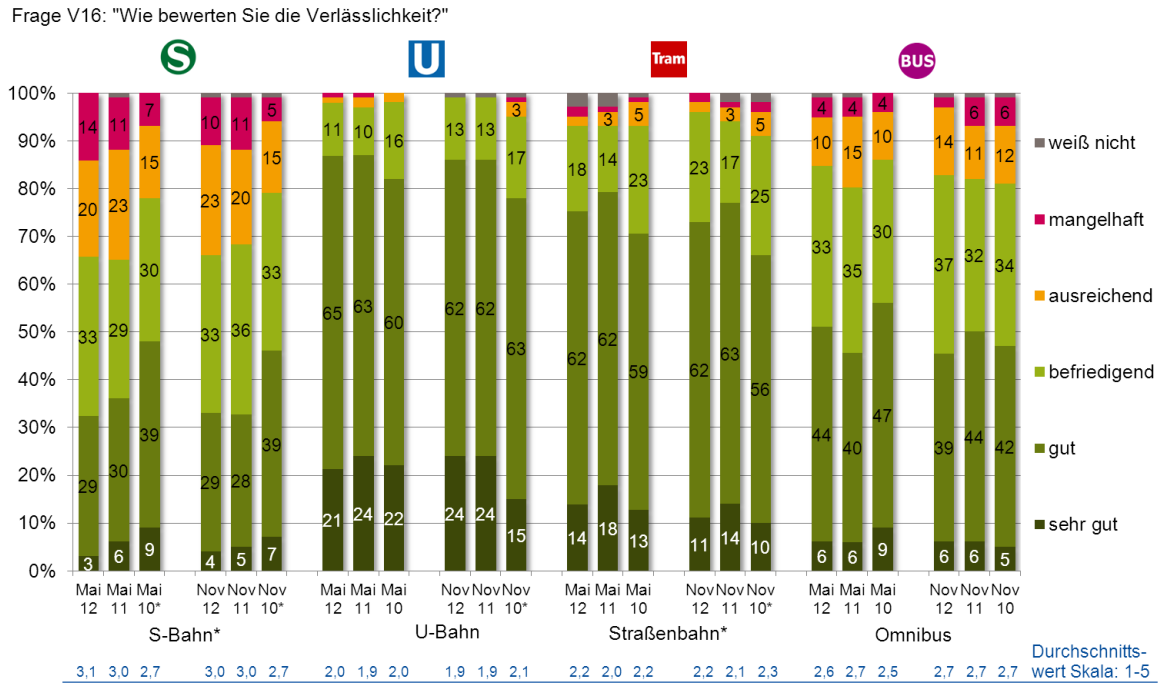
Bei den von der BVG betriebenen Verkehrsträgern lag vor allem die Zuverlässigkeit der U-Bahn in allen drei Jahren im Jahresdurchschnitt konstant hoch. Bei den im Straßenraum verkehrenden Straßenbahn sowie dem Bus gab es hingegen erhebliche Schwankungen, v. a. zum Ende des Jahres 2010 nahm die Zuverlässigkeit bei beiden Verkehrsträgern ab (Abbildung 38). Die Ursachen hierfür waren vielfältig (punktuell erhöhtes Fahrgastaufkommen aufgrund S-Bahn-Krise, strenger Winter, Reparaturstau v. a. beim Bus, Probleme mit der betrieblichen Fahrplansoftware) und überlagerten sich teilweise. Grundsätzlich sind Straßenbahn und Bus zudem anfällig für Störungen, die von nur teilweise planbaren Ereignissen wie beispielsweise Baustellen, Demonstrationen, Notfall- und Rettungseinsätzen etc. ausgelöst werden.

Abbildung 38: Zuverlässigkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009-2011



Die Bewertung der Zuverlässigkeit aus Kundensicht (Abbildung 39) zeigt deutlich die anhaltend hohe Unzufriedenheit mit der Verlässlichkeit der S-Bahn. Auch wenn sich die Ergebnisse in 2012 wieder leicht verbessert haben, wirkt die Krisensituation seit 2010 hier noch nach. Bei der BVG werden U-Bahn und Tram deutlich positiver bewertet als bei Bus. Hier spiegeln sich die objektiv gemessenen Zahlen in der Wahrnehmung der Kunden wider.

Abbildung 39: Verlässlichkeit aus Kundensicht



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai bzw. Nov 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Pünktlichkeit

Zweites zentrales Qualitätskriterium für den ÖPNV ist die Pünktlichkeit der Verkehrsmittel. Fahrplangetreue Abfahrt und Ankunft ist zudem auch Voraussetzung dafür, dass die Fahrgäste die (geplanten) Anschlüsse erreichen können.

Der Nahverkehrsplan (Eckpunkte 2010-2014) sieht unterschiedliche Festlegungen für die Pünktlichkeit der Verkehrsträger vor. Die höchste Pünktlichkeit wird im SPNV, also bei Regional- und S-Bahn-Verkehr sowie bei der U-Bahn erwartet, da die Infrastruktur dieser drei Verkehrsmittel vom übrigen Verkehr getrennt ist. Die niedrigeren Vorgaben für Straßenbahn und Bus tragen bereits den vielfachen Einflüssen Rechnung, die im Straßenraum auftreten und die Pünktlichkeit beeinflussen können.

Die als Pünktlichkeit definierte, maximale Abweichung von der Fahrplanzeit (Verspätung) sowie die Vorgabe für den Anteil der pünktlich zu erbringenden Leistungen bei den einzelnen Verkehrsträgern stellt die nachfolgende Tabelle 11 dar.

Tabelle 11: Definitionen und NVP-Vorgabe für Pünktlichkeit der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Zulässige Verspätung:	NVP-Vorgabe für Anteil der zu erbringenden Leistungen
Regionalverkehr	5 Minuten	95%
S-Bahn	3 Minuten	96%
U-Bahn	3 Minuten (Verfrühungen bis 1 Minute)	97%
Straßenbahn		91%
Bus		87%

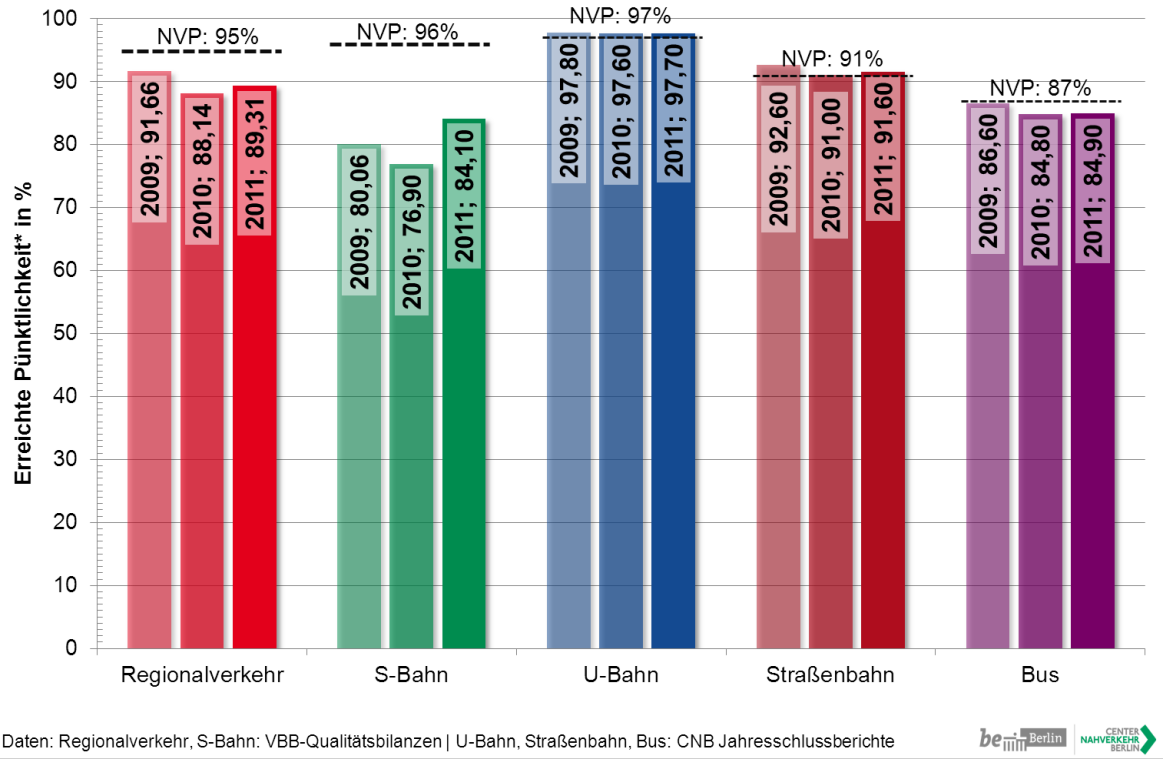
Die vertragswirksamen Definitionen und Vorgaben unterscheiden sich von den Vorgaben des NVP, da für die Pünktlichkeitsbewertung zum Zwecke der Berechnung der Ausgleichszahlungen eine andere Methodik angewendet wird. Entsprechend sind auch die NVP-Vorgaben für den Anteil der pünktlich zu erbringenden Leistungen nicht mit den für die Ausgleichszahlungen relevanten Vorgaben der Verkehrsverträge gleichzusetzen. Eine direkte Vergleichbarkeit der Daten (in Tabelle 11 und Abbildung 40) ist daher nicht gegeben.

Die Entwicklung der Pünktlichkeit in den Jahren 2009 bis 2011 (Abbildung 40) spiegelt ebenfalls die Folgen der S-Bahn-Krise wider. Bei der S-Bahn selber nahm der Anteil der pünktlichen Fahrten ausgehend von 93,79 % im Vor-Krisenjahr 2008 bedingt durch die technischen Mängel ab dem 2. Halbjahr 2009 rapid ab, da auch ausgefallene Züge nach Verkehrsvertrag als unpünktliche Züge gelten. Das ehemals hohe Pünktlichkeitsniveau konnte bislang nicht wieder erreicht werden.

Die gegenüber 2009 in den nachfolgenden beiden Jahren gesunkene Pünktlichkeit im Regionalverkehr war bedingt durch zahlreiche Bautätigkeiten im Netz, Zugfolgekonflikte, die dichte Trassenbelegung im Berliner Netz und Fernverkehrszüge, deren Verspätungen sich durch gegenseitige Abhängigkeiten auch auf Züge des Regionalverkehrs auswirkten. In den Wintermonaten traten zudem häufig witterungsbedingte Verspätungen auf.

Die U-Bahn wies durchgängig eine hohe Pünktlichkeitsquote auf, die in allen drei Jahren die NVP-Vorgaben übertraf. Auch die Straßenbahn erfüllte die Vorgabe des NVP in allen drei Jahren, wohingegen der Bus im gesamten Betrachtungszeitraum unter den Vorgaben blieb.

Abbildung 40: Erreichte Pünktlichkeit der Verkehrsträger 2009-2011

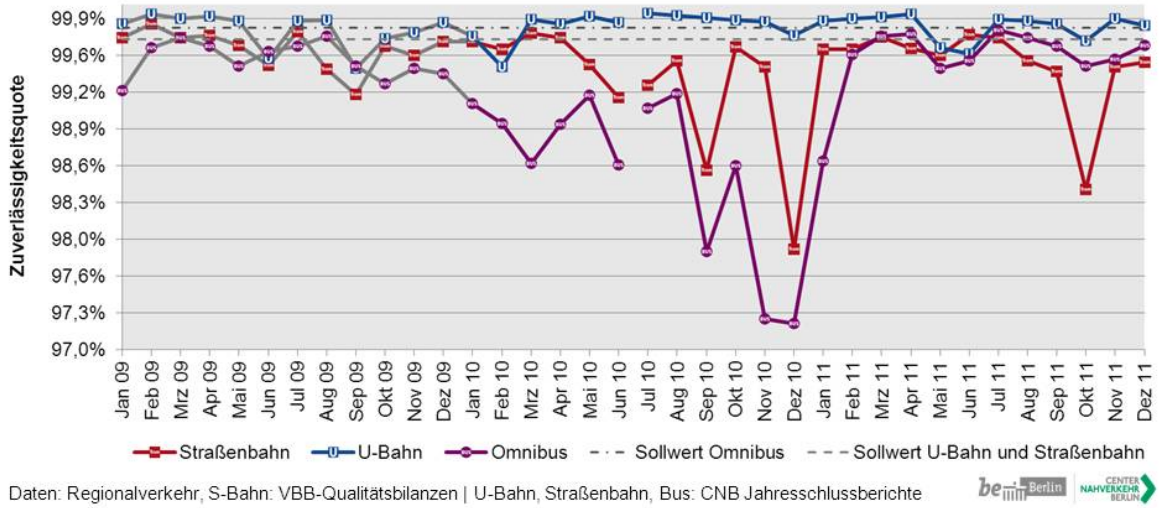


Daten: Regionalverkehr, S-Bahn: VBB-Qualitätsbilanzen | U-Bahn, Straßenbahn, Bus: CNB Jahresschlussberichte

Hinweis: Regionalverkehr: Ankunftsverspätung > 5 min, S-Bahn: fahrgastwirksame Verspätung bis 3 Minuten, Für U-Bahn, Straßenbahn, Bus ist die Bewertung nach der Definition von Pünktlichkeit im Verkehrsvertrag dargestellt: Eine Fahrt gilt als pünktlich, wenn sie zwischen 90 Sekunden vor und 210 Sekunden nach der im Fahrplan veröffentlichten Soll-Abfahrtszeit erbracht wurde.

Die Betrachtung der unterjährigen Entwicklungen bei den Verkehrsträgern der BVG zeigt, dass v. a. beim Bus die Pünktlichkeit ab der 2. Jahreshälfte 2009 nachließ (Abbildung 41). Ursächlich dafür waren u. a. erhebliche Verlagerungen im Fahrgastaufkommen, da Fahrgäste der S-Bahn auf Busse (und Bahnen) der BVG. Durch das erhöhte Fahrgastaufkommen verlängerten sich Haltestellenaufenthalts- und Fahrtzeiten, was zu einer sinkenden Pünktlichkeit führte. Darüber hinaus wird die Pünktlichkeit des Busses von Ereignissen im Straßenraum (Demonstrationen, Sperrungen, Veranstaltungen etc.) sowie einer zunehmenden Zahl von Baustellen im Straßenraum beeinflusst. Ebenfalls in den Jahresverläufen erkennbar sind wetterbedingte Einbrüche sowie die Fahrzeugverfügbarkeitsprobleme im 2. Halbjahr 2010.

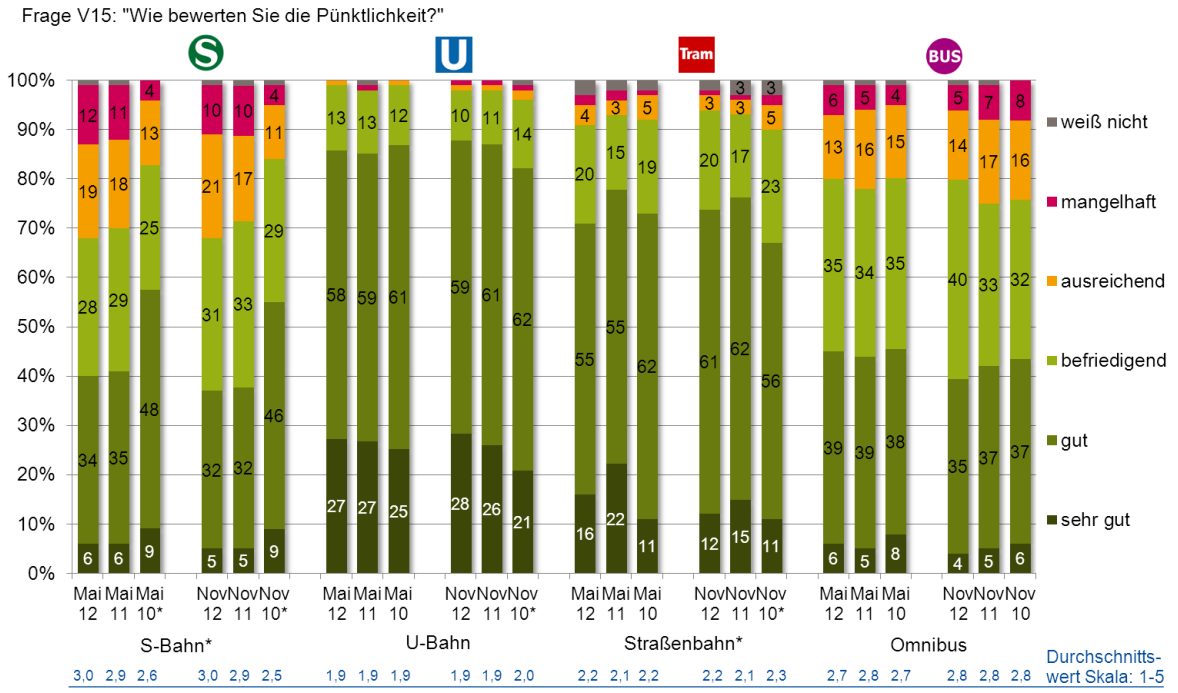
Abbildung 41: Pünktlichkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Jahresverlauf 2009-2011



Hinweis: Pünktlichkeitsquote nach Definition im Verkehrsvertrag

Die beschriebene Entwicklung bei den objektiv gemessenen Pünktlichkeitsquoten zeigt sich auch in der Entwicklung der Bewertung durch die Fahrgäste (Abbildung 42). Am schlechtesten bewertet wird – wie bereits bei der Verlässlichkeit – insbesondere die S-Bahn, bei den Verkehrsmitteln der BVG der Bus. Die Straßenbahn wird im Verlauf seit 2010 von den Befragten etwas weniger pünktlich wahrgenommen, insgesamt liegt die Bewertung aber immer noch im guten Bereich.

Abbildung 42: Pünktlichkeit aus Kundensicht

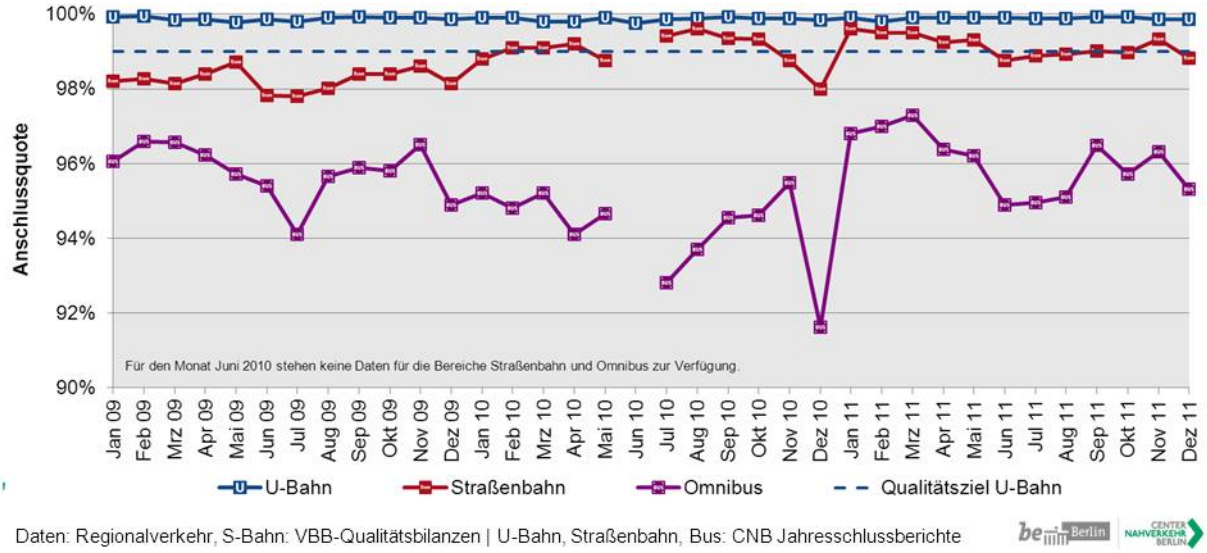


Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai bzw. Nov 2012
Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Anschlüsse und Anschlusssicherung

Vorgaben zur Anschlusssicherung bestehen bislang nur im Rahmen des Verkehrsvertrags zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR. Da das Netz sehr dicht und in der Regel eng vertaktet ist, ist es weder sinnvoll noch möglich für jeden Umsteigepunkt und alle Umsteigekombinationen Anschlüsse zu sichern. Für bestimmte Situationen (z. B. im Nachtverkehr, in dünner besiedelten Bereichen der Stadt oder an stark nachgefragten Umsteigepunkten) hat ein guter Anschluss für die Fahrgäste jedoch eine besonders hohe Bedeutung. Die entsprechenden Haltestellen wurden im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG als Anschlusssicherungspunkte benannt. In welchem Umfang die hier gesicherten Anschlüsse eingehalten wurden, wird in der Anschlussquote abgebildet.

Abbildung 43: Anschlussquoten U-Bahn, Straßenbahn, Bus 2009-2011



Daten: Regionalverkehr, S-Bahn: VBB-Qualitätsbilanzen | U-Bahn, Straßenbahn, Bus: CNB Jahresschlussberichte

Ein Soll-Wert ist bislang nur für die U-Bahn vereinbart. Die Anschlusssicherung gilt dort als hergestellt, wenn die Fahrgäste an den jeweiligen Stationen fahrplanmäßig nicht mehr als fünf Minuten (ohne Wegezeit) auf das Anschlussverkehrsmittel warten. Abbildung 43 zeigt, dass die Anschlussquote bei der U-Bahn die vertragliche Vorgabe deutlich übertrifft.

Weiterentwicklung des Qualitätscontrollings

Die Eckpunkte des NVP 2010-2014 beinhalteten den Prüfauftrag, unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Qualitätscontrolling die derzeitigen Sollwerte sowie die Messmethodik für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen.

In enger Zusammenarbeit haben die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG einen Vorschlag entwickelt, wie im Zuge der Weiterentwicklung des Qualitätsmonitorings zukünftig die Merkmale Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit besser miteinander verknüpft werden können. Aufbauend auf der derzeitigen Erfassungsmethodik (über das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) der BVG) wurde eine veränderte Auswertungsmethodik vereinbart, mit welcher die Fahrgastsicht besser in der Quote abgebildet werden kann.

Konkret bedeutet dies, dass zukünftig auch Verspätungen bzw. Verfrühungen, die eine vereinbarte Grenze überschreiten, als unregelmäßig gewertet und damit über die Zuverlässigkeit abgebildet werden. Dies entspricht stärker der Sicht der Fahrgäste, die eine Fahrt als ausgefallen empfinden, auch wenn diese Fahrt zwar sehr stark verspätet ist, aber objektiv (d. h. aus betrieblicher Sicht) stattgefunden hat.

Die Umstellung der Methodik ist vorbereitet. Im Einklang mit der geänderten Bewertungsmethodik wird es dann auch zu Veränderungen bei Ziel-, Bonus- und Maluswerten kommen. Dies wird im Zuge der Revision des Verkehrsvertrags zwischen der BVG und dem Aufgabenträger verhandelt.

Die Liste der Anschlusspunkte der BVG wird jährlich überprüft, die BVG passt die Anschlusssicherung darauf an. Letztmalig wurde die Liste im Zuge der Revisionsverhandlungen im 4. Quartal 2012 ergänzt. Die jeweils aktuelle Liste der gesicherten Anschlussbeziehungen wird in den quartalsweise veröffentlichten Berichten zur „Qualität im Berliner ÖPNV“ auf den Internetseiten des Center Nahverkehr Berlin heraus gegeben (www.cnb-online.de).

IV.6.2 **Sicherheit**

Die Sicherheit vor Kriminalität in Fahrzeugen, an Bahnhöfen und Haltestellen war in den letzten drei Jahren häufig Thema der öffentlichen Debatten, ausgelöst durch teilweise schwere Übergriffe auf Fahrgäste und Fahrpersonal.

Die Zahlen der unterschiedlichen Kriminalitätsstatistiken ergeben hierzu ein differenziertes Bild: so ist die Zahl der erfassten Straftaten im ÖPNV von 2010 zu 2011 insgesamt angestiegen (Lagebild ÖPNV der Landes- und Bundespolizei +9,3%, Deutsche Bahn AG inklusive S-Bahn +6,1%[17], BVG +13,1%). In der Langzeitbetrachtung der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) ist jedoch für alle Unternehmen ein Rückgang zu verzeichnen.[18]

Tabelle 12: Ausgewählte Straftaten im ÖPNV 2006-2011 (inkl. Taschendiebstahl)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gesamt	36.335	30.973	32.268	31.092	30.897	32.684
Darunter: Raub	1.301	1.112	840	785	709	684
Darunter: Körperverletzung	4.709	4.619	4.643	4.566	4.446	4.847

Quelle: PKS Berlin 2006 – 2011;
angegeben werden Straftaten im Zuständigkeitsbereich der Landes-/Bundespolizei)

Der Anstieg der Fallzahlen seit 2010 lässt sich nach Angaben der Unternehmen unter anderem mit den verstärkten Kontrollbemühungen aller Sicherheitsakteure sowie einer erhöhten Meldebereitschaft der Fahrgäste und des Personals begründen. Ziel der Unternehmen ist es, durch entsprechende Kampagnen die Meldebereitschaft auch zukünftig zu stärken. Die Abnahme der Delikte im Bereich ÖPNV in der Langzeitentwicklung wird hingegen mit der Wirksamkeit verschiedener präventiver Maßnahmen begründet, die die Verkehrsunternehmen und die Berliner Polizei abgestimmt und durchgeführt haben.

Bei der Langzeitentwicklung der Gewaltdelikte wird hingegen deutlich, dass die zwischen den Verkehrsunternehmen und der Berliner Polizei abgestimmten Maßnahmen mit verschiedenen Präventionsansätzen insgesamt zu einer Abnahme der Delikte im Bereich ÖPNV geführt haben.

Entgegen der objektiv feststellbaren Verbesserungen in punkto Sicherheit hat sich das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht deutlich verbessert. Dies ist eine kritische Entwicklung, denn wenn Fahrgäste sich bei der Nutzung des ÖPNV unwohl fühlen oder aufgrund von Ängsten Busse und Bahnen nicht bzw. nicht zu jeder Uhrzeit nutzen wollen, dann bringt das Nachteile mit sich – für das Unternehmen, für das Land und auch für den einzelnen Fahrgast, der in seiner Mobilität eingeschränkt wird.

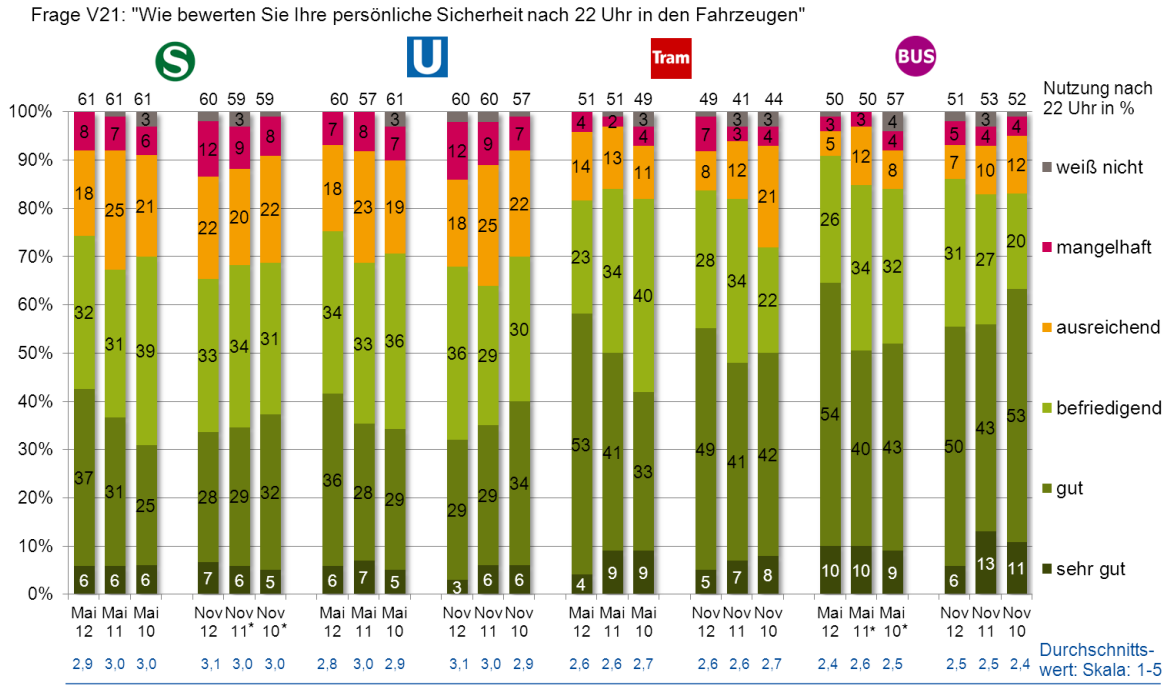
Die Ergebnisse aus den Fahrgastbefragungen zeigen, dass die Berliner/innen sich vor allem nachts im ÖPNV unsicher oder unwohl fühlen, mit leichter Verschlechterung seit 2010 bei S- und U-Bahn (vgl. Abbildung 44 und Abbildung 45).

---

[17] Sicherheitskonzept S-Bahn 2012

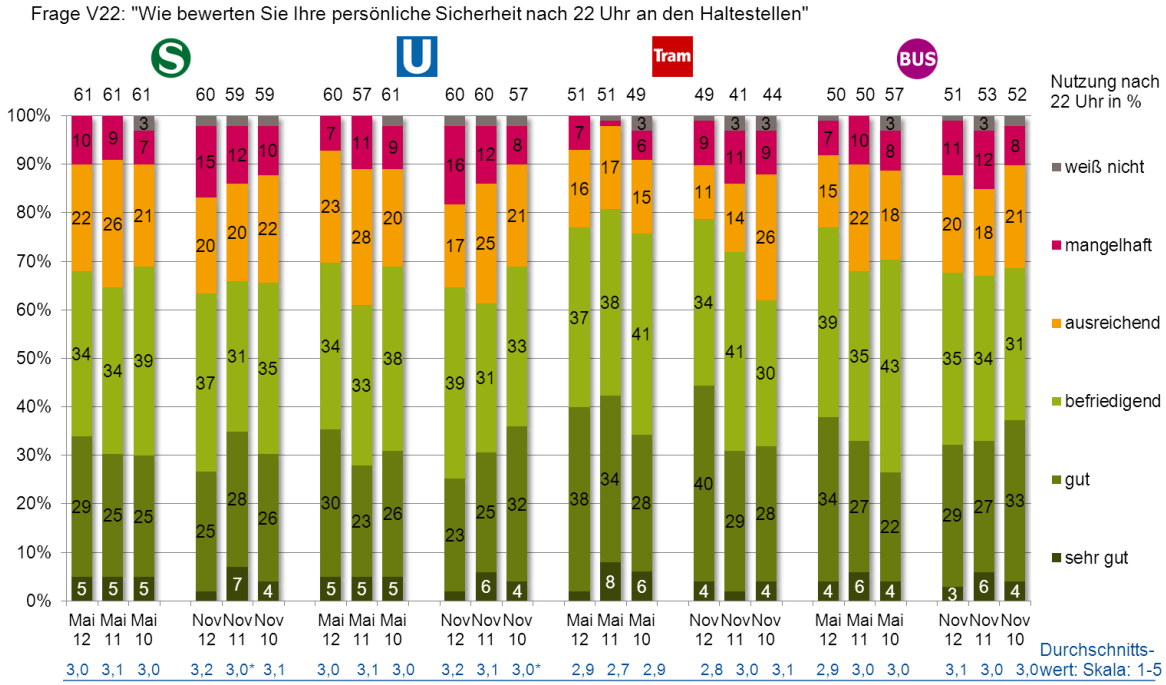
[18] Konkret meldet dazu die BVG zwischen 2006 und 2011 einen Rückgang der Fallzahlen um insgesamt -11,2 %. Quelle: BVG Sicherheitsbericht 2011, Stand 31.12.2011

Abbildung 44: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr in den Fahrzeugen[19]



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai bzw. Nov 2012
Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Abbildung 45: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach 22 Uhr an den Haltestellen[20].



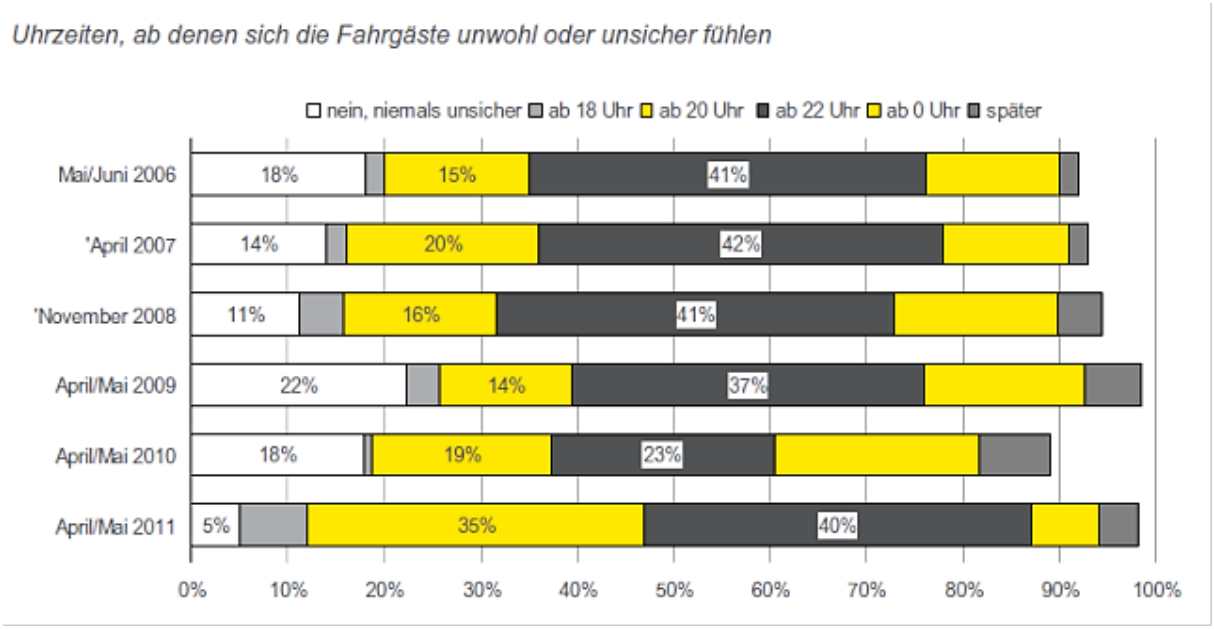
Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu November 2012
Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

[19] Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis November 2012

[20] Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis November 2012

Der Sicherheitsbericht der BVG für das Jahr 2011 zeigt, dass Fahrgäste, die sich unsicher oder unwohl fühlen teilweise auch seltener fahren. (Abbildung 46). Auch hier zeigt sich, dass vor allem Wartezeiten auf Bahnhöfen aber auch nächtliche Fahrten mit S- und U-Bahn als unsicher erlebt werden. Am sichersten erscheint die Fahrt im Bus, also mit „greifbarem“ Fahrer. Frauen erleben insbesondere den Weg vom Bahnhof zum eigentlichen Ziel ebenfalls als besonders unsicher.

Abbildung 46: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nach Tageszeiten 2006-2011 bei der BVG



Quelle: BVG-Sicherheitsbericht 2011

Um die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden im ÖPNV weiter zu verbessern, stimmen sich Unternehmen, Land und Polizei intensiv ab und entwickeln auch zukünftig verschiedenste Maßnahmen zur Prävention.

Ein wichtiger technischer Baustein zur Erhöhung der Sicherheit sind die barrierefreie Notruf- und Informationssäulen auf allen Bahnsteigen der U-Bahn. An diesen Säulen kann der Fahrgast Informationen zum Fahrplan einholen, im Gefahrenfall Hilfe anfordern oder auch ein Taxi bestellen. Die Säulen stellen auf Knopfdruck eine Verbindung zur BVG-Leitstelle her, welche an 7 Tagen die Woche 24 Stunden besetzt ist.

Bei der S-Bahn sind die Bahnhöfe, an denen nur die S-Bahn fährt, mit Infosäulen ausgestattet, über die Fahrgäste auch Hilferufe absetzen können, die in die Betriebsleitstelle der S-Bahn. S-Bahnhöfe ohne Infosäule sind durch Personal rund um die Uhr besetzt. Die Bahnhöfe, an denen S- und Regionalbahn fahren, sind mit Notrufsäulen ausgestattet.

Der wesentlichste Baustein zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Nahverkehr aus Sicht der Kund/innen ist die Personalpräsenz ist. Aber auch die Videoausstattung wird laut Aussagen der Kundenzufriedenheitsmessungen gut angenommen. Inwiefern diese die Personalpräsenz kompensieren kann, wird beispielsweise von der BVG innerhalb des Projektes zur Videovollausstattung am Kottbusser Tor untersucht.

Um die Sicherheit bei der BVG künftig noch intensiver zu fördern, wurden im Zuge der Revision des Verkehrsvertrags im Jahr 2012 (vgl. Kapitel 2.4.2) im Rahmen der Umsetzung des Sicherheitspaketes vom Land zusätzliche Mittel für die Jahre 2012 und 2014 zugesagt.

Grundlage für die Bereitstellung der Mittel ist der durch die BVG zu erbringende Nachweis, welche ergänzenden Maßnahmen sie durch diese Mittel finanzieren wird.

IV.6.3 **Ausstattung, Kapazität und Zustand von Stationen und Fahrzeugen**

Kapazität

Kapazität ist ein wichtiges Leistungsmerkmal im ÖPNV und ein maßgebliches Qualitätskriterium aus Kundensicht. Die Eckpunkte des NVP 2010-2014 formulierten die Anforderung, dass sich die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge am Verkehrsaufkommen und den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren soll. Damit verbunden war der Auftrag an den NVP, die entsprechenden Vorgaben zu entwickeln und zu setzen.

Bei der S-Bahn wird die Behängung, d. h. die Zuglänge, als wesentliche und nachprüfbare Kapazitätsvorgabe durch den Aufgabenträger bei der Bestellung formuliert und der Erfüllungsgrad der Vorgabe im Zuge des SPNV-Leistungs- und Qualitätscontrollings nachgeprüft. Neue bzw. andere Regelungen zu Kapazitätsstandards könnten erst auf Basis der im Anschluss an den aktuellen, bis 2017 laufenden Vertrag beginnenden neuen vertraglichen Grundlagen etabliert werden.

Bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus konnte der Auftrag zur Weiterentwicklung der Vorgaben aufgrund des fehlenden Beschlusses zum NVP 2010-2014 nicht vollumfänglich erfüllt werden. In intensiven Gesprächen haben sich Aufgabenträger und Unternehmen mit der Weiterentwicklung der Bemessungsgrundlagen für die Ermittlung der Fahrzeugkapazität befasst, allerdings konnte hierzu bislang keine Einigung erzielt werden.

Grundsätzlich wird die Fahrzeugkapazität an den verfügbaren Steh- und Sitzplätzen je Fahrzeugtyp bemessen. Die Definition dessen, was ‚verfügbar' bedeutet, ist jedoch nicht einheitlich definiert (vgl. Tabelle 13).

Tabelle 13: Kapazitätsdefinitionen und ihre Bedeutung

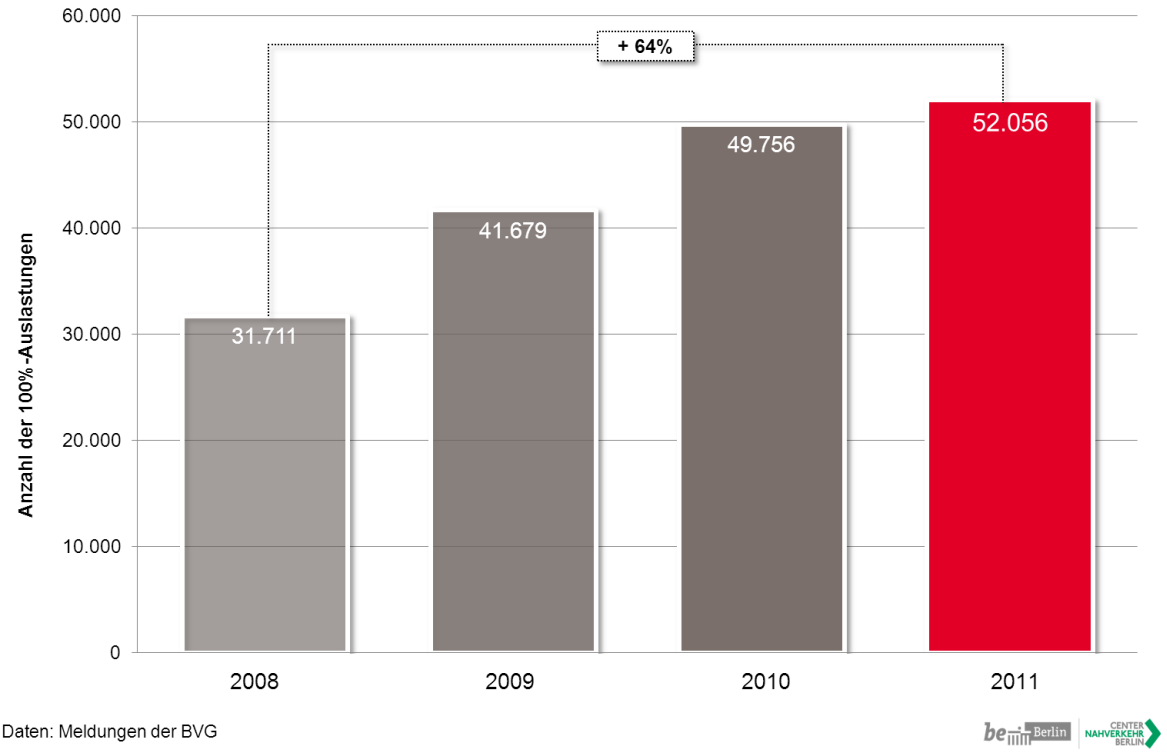
Quelle	Kapazitätswert	Bedeutung
Herstellerangabe	100 Prozent	Gesamter Bodenfreiraum ist besetzt (rechnerischer Wert)
BVG-Angabe	100 Prozent	Reduzierung der Herstellerangaben nach eigenen Auszählungen: Belegung aller Sitzplätze und Vollauslastung der Stehplätze auf gesamtem Linienweg erreicht (4 Pers./qm)
NVP-Vorgabe / Vorgabe Verkehrsvertrag	65 Prozent (Abweichung bei Großveranstaltungen möglich)	• An keinem Querschnitt ist in einem 20-Minuten-Zeitraum das Fahrgastaufkommen größer als 65% der Sitz- und Stehplätze (nach Rechnung der BVG) • Fahrgäste müssen bei Fahrzeit über 15 min nicht stehen • in der Regel können alle an Haltestellen wartende Fahrgäste mit den regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen befördert werden
Kapazitätsüberschreitung		
„100 %- Meldung:" Überfüllungsmeldung bei Bus und Straßenbahn	Auslösen der Meldung liegt im Ermessen des Fahrpersonals	Fahrgäste können nicht mitgenommen werden, da Fahrzeug voll bzw. Einstieg nicht mehr möglich, z. B. weil Eingangsbereiche verstellt, Fahrgastfluss im Fahrzeug aufgrund blockiertem Gang gestört, u. ä.

Für die Nutzer/innen bemisst sie sich anhand der Frage, ob ein Verkehrsmittel für die aktuelle Fahrt ausreichend (Sitz- und Steh-)Plätze bietet, ob Gehhilfen, Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck und Fahrräder bequem mitgenommen werden können, und ob auch in vollen Fahrzeugen der Fahrgastfluss im Fahrzeug noch so funktioniert, dass ein Ein- und Aussteigen möglich ist. Für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bemisst sich Kapazität anhand der Frage, wie viel Flächen verfügbar sind und wie diese belegt werden können. Ausgangspunkt dafür sind häufig die Herstellerangaben bei den Fahrzeugen, die je nach Hersteller und Fahrzeugtyp sehr unterschiedlich sein können.

Um die Daten- und Informationsbasis für die Entwicklung neuer Bemessungsgrundlagen und Vorgaben zu verbessern, beschafft die BVG neue automatische Fahrgastzählgeräte. Die neuen Geräte werden sukzessive in der NVP-Laufzeit in den Fahrzeugen installiert werden.

Ein wichtiger Indikator für die Ermittlung von Kapazitätsproblemen liefern derzeit die als „100 %-Meldungen“ bezeichneten Überfüllungsanzeigen bei Bus und Straßenbahn. Diese Meldungen werden durch die Fahrer/innen ausgelöst, wenn ein Fahrzeug voll ist bzw. ein Einsteigen aufgrund blockierter Türbereiche und/oder Durchgänge nicht möglich ist, so dass Fahrgäste nicht mehr mitgenommen werden können.

Abbildung 47: Entwicklung der 100%-Meldungen beim Bus 2008-2011



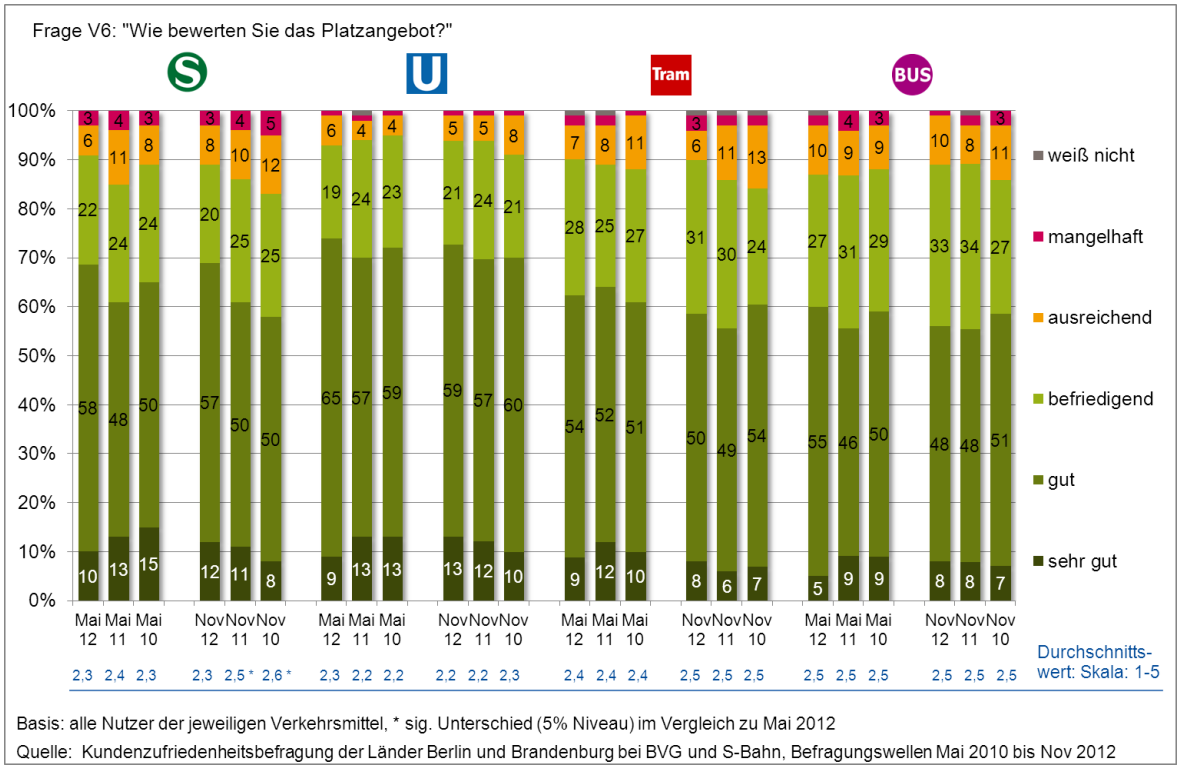
Daten: Meldungen der BVG

Die Anzahl der Überfüllungsmeldungen beim Bus[21] hat im Zeitverlauf deutlich zugenommen (vgl. Abbildung 47). Zwischen 2008 (dem Jahr des Inkrafttretens des Verkehrsvertrags zwischen dem Land und der BVG) und 2011 stieg sie um 64 %. Diese Angaben können zwar nicht als statistisch repräsentativ gewertet werden, allerdings zeigen sie deutlich an, dass die Zunahme der Fahrgastzahlen bei feststehendem Angebotsvolumen zunehmend zu Kapazitätsüberschreitungen führt.

[21] Für die Straßenbahn werden Überfüllungsmeldungen zwar erfasst, diese lassen jedoch keine systematische Auswertung zu und sind daher für den Vergleich der Entwicklungen nicht geeignet.

Im Rahmen der Kundenbefragungen wurde ermittelt, dass das Platzangebot von den Fahrgästen bei der S-Bahn in 2012 merklich besser bewertet wird als in den beiden Vorjahren (Abbildung 48). Hier wird die schrittweise Verbesserung des Wageneinsatzes auch von den Fahrgästen wahrgenommen. Die Bewertung von Straßenbahn und Bus ist auf hingegen eher mittlerem Niveau. Bei der Straßenbahn kritisieren die Unzufriedenen häufiger das Innenraumdesign der Fahrzeuge, diese Kritik richtet sich insbesondere an die älteren Fahrzeugtypen mit ihren schmaleren Gängen.

Abbildung 48: Platzangebot in den Verkehrsmitteln aus Kundensicht



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai 2012
Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Stationen und Fahrzeuge

Die Ausstattung von Haltestellen und Bahnhöfen ist langjährig etabliert und basiert auf den Vorgaben des NVP 2006-2009, die in den Folgejahren lediglich hinsichtlich Details der Ausstattung angepasst wurden. Anpassungen und Veränderungen erfolgen in der Regel vor allem, um den Belangen der Barrierefreiheit gerecht zu werden (siehe Kapitel 4.6.5). Darüber hinaus werden im Straßenbahn-, aber auch im Busbereich bei Neu- und Umbauten vermehrt Kaphaltestellen gebaut, die mehrere Vorteile von der besseren Anfahrbarkeit (Vermeiden von Falschparkern) bis zur Barrierefreiheit in sich vereinen. Meist kommen dabei auch Kasseler oder Berliner Borde zum Einsatz. In einigen Fällen werden aufgrund von Linienverlaufsänderungen o. ä. nicht mehr benötigte Wartehallen an Haltestellenstandorte mit nach wie vor bestehendem oder hinzugekommenem Bedarf umgesetzt. Kritisch werden von betroffenen mobilitätseingeschränkten Fahrgästen vor allem im S-Bahn-Bereich längere Ausfälle von Aufzügen und unzureichende Informationen über diese Ausfälle bewertet.

Infrastrukturelle Schäden, die zu fahrgastwirksamen Langsamfahrstellen führen, werden in der Regel unmittelbar oder nur mit kurzer zeitlicher Verzögerung beseitigt. Nur aufgrund von Randbedingungen aus dem Bauverlauf größerer Knoten heraus kommt es vor, dass Langsamfahrstellen auch länger bestehen.

Fahrzeugschäden, die zu spürbaren Auswirkungen für die Fahrgäste führen, treten nunmehr kaum noch auf. Noch in den vergangenen Jahren, und vor allem im Jahr 2010, führten Reparaturstaus bei Bussen zu vielfältigen Fahrzeugproblemen, die Fahrtenausfälle nach sich zogen. Hier konnte die BVG mittlerweile Abhilfe schaffen. Dennoch ist der Fahrzeugpark in den Betriebsbereichen U-Bahn, Straßenbahn und Bus knapp bemessen. Neue Fahrzeuge kommen zwar hinzu oder werden demnächst beschafft, können aber u. U. nicht sofort Kapazitätsengpässe abdecken, da zeitgleich andere Fahrzeuge altersbedingt außer Betrieb genommen werden.

Schäden durch Vandalismus werden zunehmend besser beseitigt oder auch von vornherein vermieden, z. B. durch die optische Gestaltung der Schutzfolien auf den Fahrzeugfenstern (Brandenburger Tore, graue Einfärbung) und der abschreckenden Wirkung der Videoüberwachung. Allgemein wird bei der Fahrzeugbeschaffung – aber auch bei den Stationen – mehr auf den Einsatz robuster Materialien geachtet, z. B. wird bei der U-Bahn auf beständige Hartschalensitze gesetzt. Kritzeleien von Namenskürzeln („Tags“) und Aufkleber sind noch immer die am häufigsten auftretenden Vandalismusschäden. Sie werden durch eine verbesserte Vertragsgestaltung mit dem beauftragten Dienstleister nun schneller beseitigt, was u. U. Folgeschäden verhindert.

Die Verträge zu Reinigungsleistungen auf U-Bahnhöfen wurden zum Jahr 2011 auf qualitative Standards umgestellt. Seither erfolgt die Säuberung in der Regel zielgerichteter und schneller. Allgemein lässt sich hier ein positives Bild der Sauberkeit zeichnen. Bei Straßenbahn- und Bushaltestellen ist die BVG auf einem ebenso guten Weg, zeitnah auf Sauberkeitsdefizite und Graffiti zu reagieren. Dessen ungeachtet sind Graffiti vor allem durch Tags und das Hinterlassen von Aufklebern an der Tagesordnung. Besonders in den Szenekiezen der Innenstadt werden Haltestellenmasten durch das Anbringen von privaten Flyern und Aufklebern oft unfreiwillig zu Litfaßsäulen gemacht.

Piktogramme an und in den Fahrzeugen weisen bei der BVG inzwischen auf das Rauchverbot und die Verbote offener Speisen und Getränke sowie von Alkoholkonsum hin. Die BVG führte eine Hausordnung besonders zur Vermeidung von Verschmutzungen (Zigarettenkippen), von Drogenhandel und alkoholbedingter Probleme ein und setzt sie zunehmend durch.

Der Winterdienst für die U-Bahnhöfe sowie im Oberflächenverkehr für die Haltestellen in Mittellage liegt in der Verantwortung der BVG selbst; für die Haltestellen von Bus und Straßenbahn in Randlage ist seit Änderung der Gesetzeslage durchweg die BSR zuständig. Dank dieser liegt die Verantwortlichkeit für den Winterdienst in einer Hand und ist nun klar geregelt. Es gehört nunmehr nicht nur das Abstreuen bzw. Räumen von Schnee dazu, sondern auch das Beseitigen von Eisflächen. Im Ergebnis sind die Haltestellen besser von Schnee und Eis befreit als noch 2009.

Die großflächige Beklebung der Fenster von Bussen und Bahnen der BVG mit Werbung – in früheren Jahren v.a. bei den Buslinien 100 und 200 anzutreffen – ist im Verlauf der letzten Jahre deutlich reduziert worden. Zuletzt sind konstant nur noch vier Busse und zwei Straßenbahnen so beklebt, dass die freie Sicht der Fahrgäste nach draußen gemindert wird.

IV.6.4 **Information und Kommunikation**

Seit Anfang 2011 befindet sich die vierte Ausrüststufe von Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (DAISY) in der Umsetzung. Nachdem in den Jahren 2003 bis 2007 bereits 220 DAISY-Anzeiger aufgestellt wurden, kommen mit der vierten Ausrüststufe bis Juni 2013 weitere 349 Anzeiger hinzu. Die Standortwahl der 147 Anzeiger bei der Straßenbahn und der 200 Anzeiger beim Omnibus erfolgte auf Basis der täglichen Einsteigerzahlen. Ende Juni 2013 werden in Summe 604 Anzeiger in Betrieb sein, darunter auch 29 Anzeiger an Straßenbahnneubaustrecken sowie großformatige Anzeigetafeln an zentralen Umsteigekno-

ten. An allen Haltestellen sind zudem QR-Codes angebracht, durch die sich die Fahrgäste aktuelle Haltestelleninformationen auf ihr Smartphone abrufen können. Darüber hinaus ermöglichen die Codes es als „Daisy für alle" sich über die Voice-over-Funktion der Smartphones diese Informationen auch vorlesen zu lassen.

Im Dezember 2012 hat die BVG sechs Musterhaltestellen mit akustischer dynamischer Fahrgastinformation in Betrieb genommen. An diesen Haltestellen können sich blinde und stark sehbehinderte Fahrgäste auf Knopfdruck die Echtzeitinformationen, die auf den DAISY-Anzeigern angezeigt werden, vorlesen lassen. Von den sechs Musterhaltestellen wurden jeweils drei von zwei verschiedenen Herstellern ausgerüstet, um die Funktionalität und die Kundenakzeptanz unterschiedlicher Systeme erproben zu können. Begleitend wurde dazu eine Kundenbefragung durchgeführt, deren Ergebnisse zum Zeitpunkt der Erstellung des Monitoringberichts jedoch noch nicht vorlagen.

Seit Januar 2011 bietet der VBB für verschiedene Smartphone-Systeme die kostenlose „iFahrinfo“-App an, mit denen eine mobile Fahrplanauskunft und Reiseplanung für alle ÖV-Angebote im Verbundraum möglich ist. Im Sommer 2012 wurde die VBB-Fahrinfo im Internet einem umfassenden Relaunch unterzogen. Für den SPNV und die meisten Brandenburger Verkehrsunternehmen sind bereits Echtzeitdaten integriert, für BVG und S-Bahn Berlin steht dies noch aus.

IV.6.5 **Barrierefreiheit**

Bahnhöfe

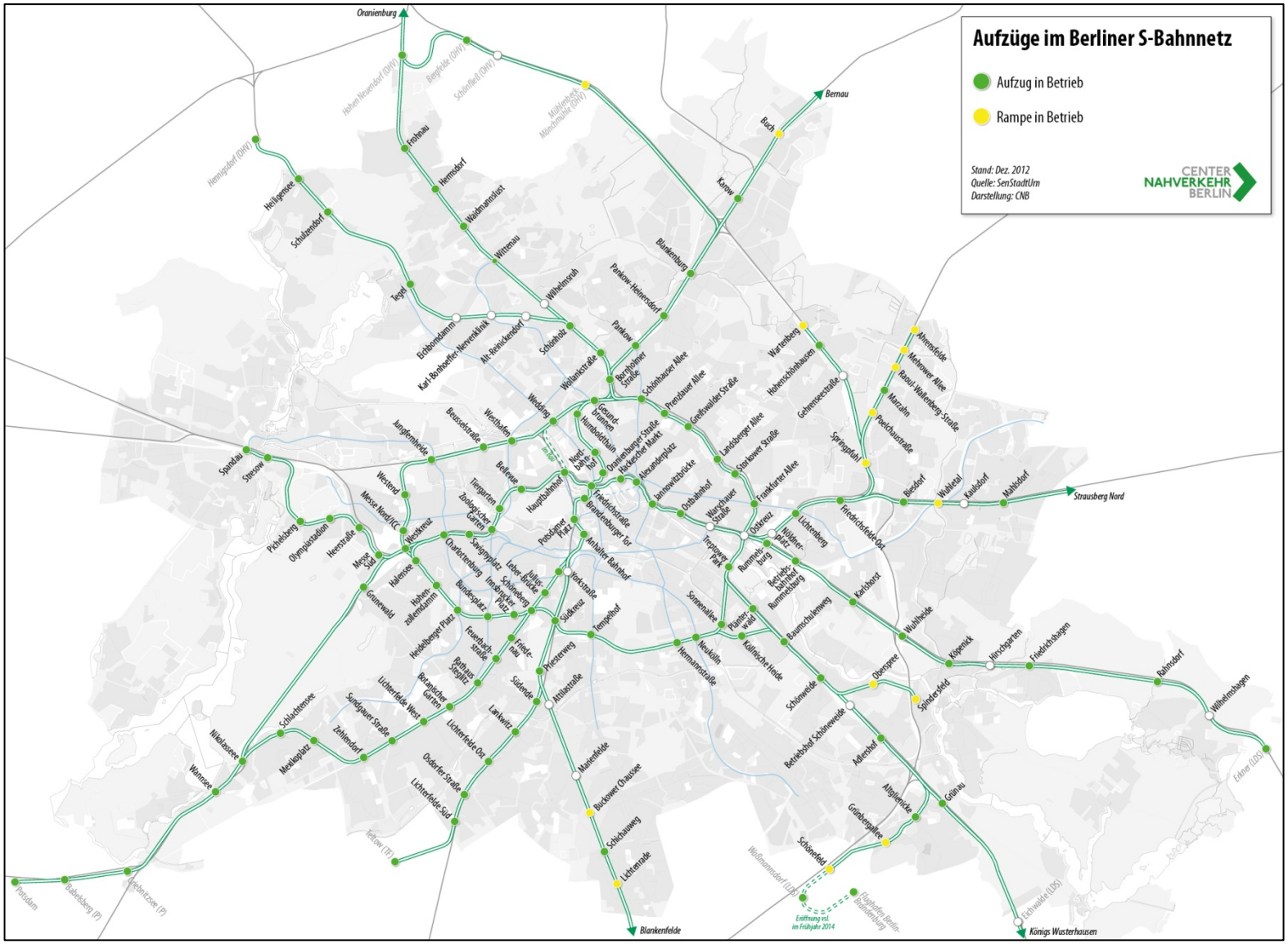
Die Anzahl der barrierefrei zugänglichen Bahnhöfe und Stationen hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Im Jahr 2012 waren im Regional- und Fernzugverkehr 19 der 21 vorhandenen Bahnhöfe, bei der S-Bahn 118 von 132 Bahnhöfen und bei der U-Bahn 98 von 173 Bahnhöfen über Rampen und Aufzüge barrierefrei zugänglich. Auf vielen Stationen erleichtern zudem Fahrtreppen den Zugang. Auch bei der Ausstattung mit Blindenleitstreifen, die der besseren Orientierung von blinden und seheingeschränkten Fahrgästen dienen, wurden Fortschritte erzielt.

Tabelle 14: Entwicklung der Anzahl barrierefreier Bahnhöfe 2009-2012

	Fern-/ Regionalbahnhöfe				S-Bahnhöfe				U-Bahnhöfe			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Bahnhöfe insgesamt	21	21	21	21	132	132	132	132	173	173	173	173
stufenfrei zugänglich (Rampen, Aufzüge)	18	19	19	19	107	111	116	118	83	89	95	98
	86%	90%	90%	90%	81%	84%	88%	89%	48%	51%	55%	57%
mit Fahrtreppen	12	12	13	13	36	38	39	38	92	92	94	94
	57%	57%	62%	62%	27%	29%	30%	29%	53%	53%	54%	54%
mit Blindenleitstreifen	14	14	15	15	75	76	115	115	99	106	108	110
	67%	67%	71%	71%	57%	58%	87%	87%	57%	61%	62%	64%

Daten: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, „Berliner Verkehr in Zahlen 2010“, VBB-Qualitätsbilanz 2010, Qualität im Berliner ÖPNV – Jahresberichte 2009-2011, Angaben der Unternehmen

Abbildung 49: Aufzüge im Berliner S-Bahnnetz



Der weitere Ausbau im U-Bahn-Netz wird gemeinsam mit den Behindertenverbänden in der „AG Bauen und Verkehr barrierefrei“ abgestimmt. Vertraglich hat sich die BVG dazu verpflichtet, mindestens vier weitere Bahnhöfe pro Jahr mit Aufzügen auszustatten. Dieses Ziel konnte bislang stets übertroffen werden. Die zeitliche Priorisierung für die weiteren Aufzugseinbauten orientiert sich an den spezifischen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste, bspw. der Lage zu einschlägigen Einrichtungen oder der Bedeutung als Knoten- und Umsteigepunkt.

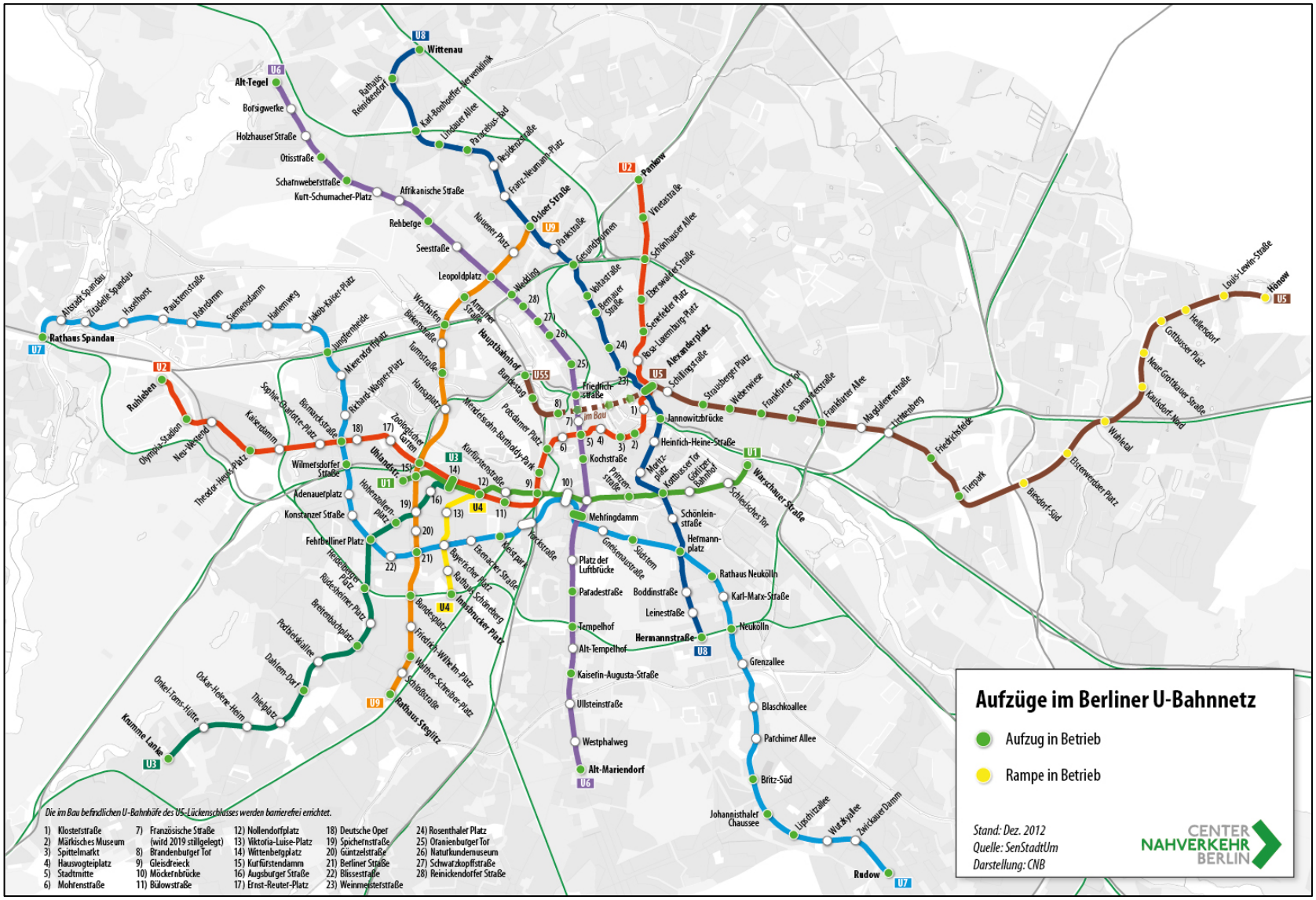
In den Jahren 2009 bis 2012 wurden folgende U-Bahnhöfe entweder bereits neu mit Aufzügen in Betrieb genommen oder mit solchen ausgestattet:

Tabelle 15: Zwischen 2009 und 2012 mit Aufzügen ausgestattete U-Bahnhöfe

Brandenburger Tor	**2009**
Bundestag	**2009**
Hauptbahnhof	**2009**
Potsdamer Platz	**2009**
Südstern	**2009**
Leopoldplatz	**2009/2010**
Breitenbachplatz	**2010**
Britz-Süd	**2010**
Eberswalder Straße	**2010**
Friedrichsfelde	**2010**
Otisstraße	**2010**
Rehberge	**2010**
Scharnweberstraße	**2010**

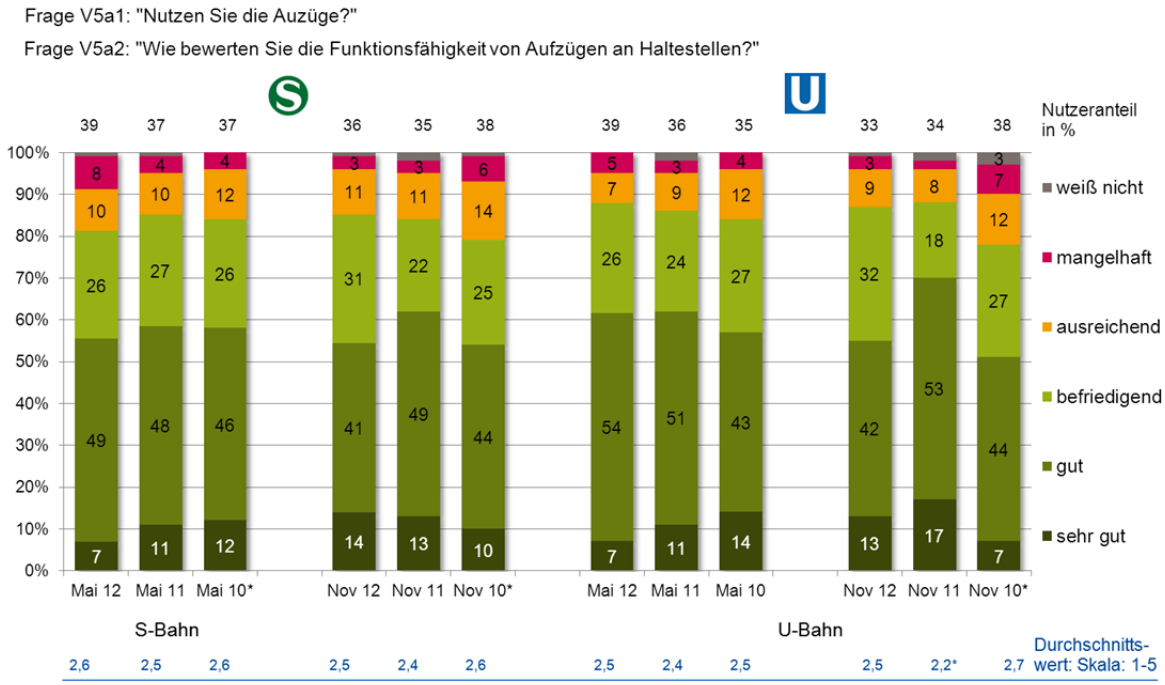
Senefelderplatz	**2010**
Turmstraße	**2010**
Uhlandstraße	**2010**
Kurfürstendamm	**2010/2011**
Kaiserin-Augusta-Straße	**2011**
Strausberger Platz	**2011**
Vinetastraße	**2011**
Voltastraße	**2011**
Weberwiese	**2011**
Hohenzollernplatz	**2012**
Samariterstraße	**2012**
Gleisdreieck	**2010/2012**

Abbildung 50: Aufzüge im Berliner U-Bahnnetz



Der Blick in die Kundenbefragung zeigt, dass etwa 35-40 % aller Fahrgäste von S- und U-Bahn regelmäßig Aufzüge nutzen. Dabei wird die Funktionsfähigkeit der Aufzüge relativ stabil mit einer mittleren Note beurteilt (Abbildung 51). Von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen wird die Funktionsfähigkeit allerdings vor allem hinsichtlich zu langer Austausch- oder Reparaturmaßnahmen kritisiert, entsprechende Kritik wurde mehrfach über Vertreter in der mit den Behindertenverbänden gemeinsam durchgeführten AG Bauen und Verkehr barrierefrei geäußert.

Abbildung 51: Nutzung und Bewertung von Aufzügen aus Kundensicht



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

Haltestellen Straßenbahn und Bus

Von einem barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge profitieren alle Fahrgäste. Auch betrieblich bietet Barrierefreiheit Vorteile, da der Fahrgastwechsel an den Haltestellen schneller und damit das Betriebsprogramm effizienter wird.

Neben dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen muss daher ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Haltestellen im Oberflächennetz gelegt werden. Während bei der Straßenbahn bereits die Mehrzahl an Haltestellen als Haltestelleninseln so gestaltet wurde, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Niederflurbahnen möglich ist, ist im Bereich Omnibus die Aufgabe diffiziler. Allerdings konnte der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen in den Jahren 2009 bis 2011 mithilfe einbehaltener Mittel aufgrund von Minderleistungen der S-Bahn beschleunigt werden.

Mit Stand 2012 sind im Bereich Omnibus 231 von über 6.000 Haltestellen mit Sonderborden ausgerüstet worden, die den Spalt zwischen Bord und Bus minimieren und ein geradliniges Anfahren der Haltestelle ermöglichen. Dadurch können, aktives Kneeling des Busses vorausgesetzt, viele Rollstuhlfahrer ohne den Einsatz der fahrzeugseitig installierten Klapprampe von der Haltestelle in den Bus (und zurück) wechseln. Je nach Höhe der verbleibenden Restschwelle ist allerdings weiterhin ein Einsatz der in jedem Bus vorhandenen Klapprampe erforderlich. Des Weiteren wurden 31 Haltestellen mit Gehwegvorstreckungen (Kaps) aus-

gestattet, insbesondere dort, wo auf Grund der Straßenverhältnisse oder hohen Aufkommens ordnungswidrig abgestellter Pkw die Busse die Haltestellen nicht richtig anfahren konnten. Wenn Busse die Haltestellenkante nicht geradlinig anfahren können, ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg nicht mehr gewährleistet.

In den kommenden Jahren soll das barrierefreie Umbauprogramm für Bushaltestellen weitergeführt werden. Eine vollständige Umrüstung aller Bushaltestellen in Berlin mit Sonderborden oder Kaps ist allerdings auf Grund der sehr großen Anzahl von Haltestellen nicht zu erwarten.

Fahrzeuge

Bus

Seit 2010 setzt die BVG ausschließlich barrierefreie Busse ein, nachdem im Laufe des Vorjahres die letzten nur bedingt barrierefreien Fahrzeuge aus dem Liniendienst zurückgezogen wurden. Zudem erfolgt entsprechend der schon im NVP 2006-2009 aufgestellten Vorgaben ausschließlich die Neubeschaffung barrierefreier Busse. Einzige Ausnahme ist die Linie 218 durch den Grunewald, auf der ein Teil der Fahrten mit historischen, nicht barrierefreien Fahrzeugen erfolgt.

Größere Kritik gab es von Behindertenverbänden im Jahr 2012 an der durch die BVG angekündigten Umstellung ihres Fuhrparks vom bisher obligatorischen und automatisch durchgeführten Kneeling (Absenken des Busses zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs) bei jedem Halt auf das von der BVG so genannte Bedarfskneeling. Dieses soll jeweils durch das Fahrpersonal ausgelöst werden, wenn bei zusteigenden oder aussteigenden Fahrgästen erkennbar Bedarf besteht oder das Kneeling per Knopfdruck („Komfortknopf“) angefordert wird. Die BVG führte hierfür vor allem technische Vorteile an. Die Vertreter der Sozialverwaltung, der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung sowie Fahrgast- und Behindertenverbände kritisierten dies als Rückschritt gegenüber dem bereits erreichten Stand und damit als Verstoß gegen den bereits erreichten Stand der Inklusion von Menschen mit Behinderung. Sie befürchten, dass betroffene Fahrgäste sich als „Bittsteller“ empfinden. Zudem sei der „Komfortknopf“ nicht praxistauglich, vielfach würde trotz Anforderung kein Kneeling erfolgen. Die BVG hat zunächst in einem Pilotprojekt etwa 150 Standard- und 415 Doppeldeckerbusse umgerüstet. Aufgrund der Erfahrungen aus dem Pilotprojekt wird laut Aussage der BVG bis Ende Januar 2014 wieder vollständig auf das automatische Kneeling zurückgestellt.

Straßenbahn

Die BVG beschafft neue Niederflurstraßenbahnen, um die alten, wartungsaufwändigen, nicht barrierefreien Fahrzeuge des Typs Tatra KT4 aus den 1980er Jahren zu ersetzen. Damit das Land Berlin, das die Beschaffung über eine Sonderfinanzierung ermöglicht, ausreichend große, barrierefreie, flexibel einsetzbare und moderne Fahrzeuge bekommt, hat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Frühjahr 2012 mit der BVG über die Anzahl und die Art der zu beschaffenden neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs „FLEXITY Berlin“ verständigt.

Insgesamt werden 142 neue Straßenbahnfahrzeuge beschafft. Vier davon wurden bereits 2009 als Vorserienfahrzeuge ausgeliefert.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger beschafft die BVG nun weitere:

- 53 Zweirichtungsfahrzeuge mit 30 Meter Länge,
- 47 Zweirichtungsfahrzeuge mit 40 Meter Länge und
- 38 Einrichtungsfahrzeuge mit 40 Meter Länge.

Die Beschaffung von mehr langen Fahrzeugen sowie der höhere Anteil von Zweirichtungsfahrzeugen ermöglicht zukünftig mehr Flexibilität in der Angebotsgestaltung ebenso wie bei der Umsetzung vorhandener Infrastrukturplanungen sowie bei der fahrgastfreundlichen Umgestaltung der Infrastruktur (z. B. Linksbahnsteige und Verkürzung von Umsteigewegen). Die vereinbarte Beschaffung entspricht mithin auch den Vorgaben, wie sie in den Eckpunkten des NVP 2010-2014 formuliert wurden. Insbesondere wird damit die vom Abgeordnetenhaus geforderte Bedienung der fünf fahrgaststärksten Metrolinien mit langen Fahrzeugen möglich.

Die Serienlieferung der „FLEXITY Berlin“ hat im September 2011 begonnen. Jährlich werden 21 neue Straßenbahnen ausgeliefert, mit denen bis Ende 2017 schrittweise alle Straßenbahnlinien Berlins mit Niederflurbahnen ausgestattet werden. Bis dahin werden auf den Straßenbahnlinien, auf denen noch nicht durchgängig barrierefreien Fahrzeuge eingesetzt werden, Fahrten mit Niederflurbahnen (Nf-Bahnen) in vereinbarten Mindesttakten angeboten. Im Zuge der Umsetzung ergaben sich bei einzelnen Linien Abweichungen, ausgelöst bspw. durch Baumaßnahmen. Diese sind auf einzelnen Strecken noch erforderlich, um einen Einsatz von Niederflurbahnen zuzulassen.

Der derzeitig erreichte Stand und die weitere Planung der BVG sind in der folgenden Tabelle dargestellt. In Abhängigkeit vom weiteren Lieferplan und den eventuellen Auswirkungen baulicher Maßnahmen im Streckennetz ist die Einführung bzw. Komplettumstellung mit Stand März 2013 wie folgt geplant:

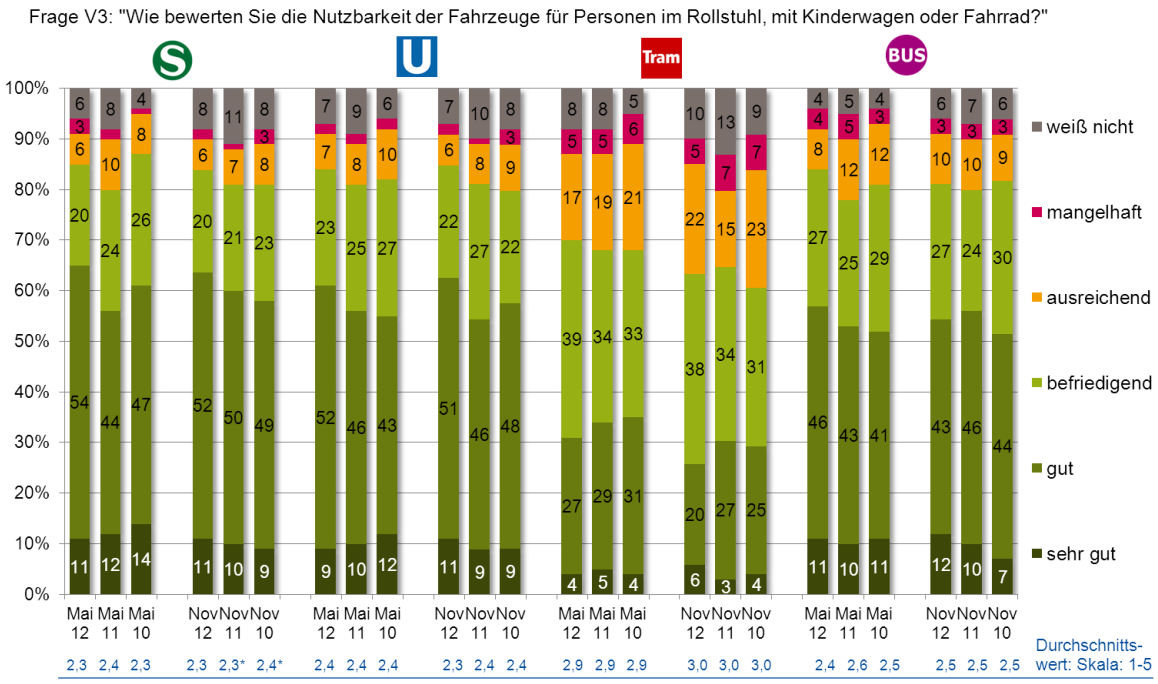
Tabelle 16: Einsatz von Niederflurstraßenbahnen / Mindesttakte barrierefreier Bedienung

Linie	Mindesttakt Nf-Bahnen* [min]	Stand (ab 9.12.2012)	Voraussichtliche Einführung von Nf-Bahnen
M1	20	bereits komplett Niederflur	
M2	20	bereits komplett Niederflur	
M4	20	mindestens alle 20 Minuten	ab Ende 2012 überwiegend, komplett ab 2015
M5	20	bereits komplett Niederflur	
M6	10	überwiegend	ab 2016 komplett
M8	20	mindestens alle 20 Minuten	ab 2015 komplett
M10	10	bereits komplett Niederflur	
M13	20	mindestens alle 20 Minuten	ab Ende 2013 komplett
M17	20	mindestens alle 20 Minuten	ab 2017 komplett
12	15	bereits komplett Niederflur	
16	10	bereits komplett Niederflur	
18		bereits komplett Niederflur	
21	20	derzeit keine Niederflur -Bahnen	Ab Ende 2014 anteilig, ab 2016 komplett
27	20	mindestens alle 20 Minuten	ab 2015 komplett
37		derzeit keine Niederflur -Bahnen	ab 2016 komplett
50	20	mindestens alle 20 Minuten	ab Mitte 2013 komplett
60		bereits komplett Niederflur	
61		derzeit keine Niederflur -Bahnen	ab 2016 komplett
62	20	mindestens stündlich	ab 2016 komplett
63		bereits komplett Niederflur	
67		derzeit keine Niederflur -Bahnen	ab 2017 komplett
68		bereits komplett Niederflur (außer Schülerzüge)	ab 2016 komplett

* NVP 2006-2009, ohne Nachtverkehr

Im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Kundenbefragungen im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird die Benutzbarkeit von Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Personen aus Sicht der Kunden ermittelt. Dabei wird konkret die Benutzbarkeit für Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad abgefragt. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die allgemeine Kundensicht nicht notwendigerweise die speziellen Anforderungen von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen widerspiegelt. In der Wahrnehmung der Kunden ergibt sich hier seit 2010 ein überwiegend stabiles Bild auf mittlerem Niveau, wobei die Straßenbahn am schlechtesten abschneidet. Dies ist durch den Einsatz älterer, nicht barrierefreier Fahrzeuge begründet – eine Situation, die sich in den nächsten Jahren im Zuge der Beschaffung von barrierefreien Fahrzeugen verbessern wird.

Abbildung 52: Kundensicht auf Nutzbarkeit der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen



Basis: alle Nutzer der jeweiligen Verkehrsmittel, * sig. Unterschied (5% Niveau) im Vergleich zu Mai 2012

Quelle: Kundenzufriedenheitsbefragung der Länder Berlin und Brandenburg bei BVG und S-Bahn, Befragungswellen Mai 2010 bis Nov 2012

IV.6.6 **Kundenzufriedenheitsbasiertes Bonus-Malus-System**

Die Eckpunkte des NVP 2010-2014 sahen vor, im Rahmen einer Testphase im Jahr 2010 ein auf Kundenzufriedenheit basierendes, unternehmens- und verkehrsträgerübergreifendes System der Qualitätssteuerung zu implementieren. Nach Ablauf der Testphase sollte diese auch Bonus-Malus-Regelungen für gute bzw. schlechte Qualität beinhalten.

Die Weiterentwicklung der Kundenzufriedenheitsmessung ist in den Verkehrsverträgen zwischen dem Land und den Unternehmen BVG und S-Bahn Berlin GmbH bereits angelegt, seit 2008 lief der Abstimmungsprozess zwischen den Unternehmen und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Seit Mai 2010 wird im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg verkehrsträgerübergreifend bei BVG und S-Bahn Messungen der Kundenzufriedenheit nach einheitlichem Verfahren durchgeführt. Hierbei werden im Rahmen einer repräsentativen, telefonischen Erhebung zweimal jährlich Bewohner/innen aus Berlin und Brandenburg im Tarifgebiet Berlin ABC, die die einzelnen ÖPNV-Verkehrsmittel für mehr als 10 Fahrten pro Jahr nutzen, zu ihrer Zufriedenheit mit Leistungs- und Qualitätsmerkmalen des ÖPNV befragt. Der Merkmals- und Fragenkatalog wurde gemeinsam von den Ländern Berlin und Brandenburg mit den Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn Berlin entwickelt. Bislang sind zwischen Mai 2010 und November 2012 sechs so genannte Erhebungswellen durchgeführt worden. Die gesammelten Daten geben umfassend Auskunft zur Fahrgastzufriedenheit mit den Verkehrsunternehmen sowie zum Einfluss unterschiedlicher Qualitätsmerkmale auf die Kundenzufriedenheit bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus. Die Entwicklung der Ergebnisse im Zeitverlauf zeigt, dass insgesamt ein stabiles Messinstrument zur Erfassung der Fahrgastzufriedenheit vorliegt.

Bislang konnte auf Grundlage der Messergebnisse noch keine auf beide Unternehmen anwendbare Gesamtindexberechnung für die Kundenzufriedenheit einschließlich einer Bonus-Malus-Regelung abgestimmt werden. Zu den noch offenen Fragen gehört dabei vor allem die Verteilung des wirtschaftlichen Risikos zwischen Aufgabenträger und Unternehmen. Darüber hinaus stellen sich Fragen der Abgrenzung vor allem im Bereich SPNV. So wird es als Ergebnis der derzeit laufenden Ausschreibung eines Teilnetzes (vgl. Kapitel 2.4.1) nach 2017 in Berlin möglicherweise mehr als einen Anbieter von S-Bahn-Leistungen geben, auf jeden Fall aber unterschiedliche Verträge mit sich unterscheidenden Anreizsystemen. Derzeit kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob und wie die Fahrgäste zwischen zwei Betreibern unterscheiden können – diese veränderten Rahmenbedingungen müssen bei der Erhebungsmethode und der darauf aufbauenden Bonus-Malus-Regelung berücksichtigt werden.

Es ist jedoch weiterhin Ziel des Aufgabenträgers, die Sichtweise und Bewertung der Kunden stärker in die finanziell wirksame Qualitätsbewertung einzubeziehen. Daher laufen die Arbeiten an der Weiterentwicklung der Kundenzufriedenheitsmessung weiter. In der Zwischenzeit werden die unternehmens- und verkehrsträgerübergreifenden Kundenzufriedenheitserhebungen fortgesetzt und eine längere Zeitreihe aufgebaut, um das System nach Klärung der offenen Fragen sinnvoll anpassen zu können.

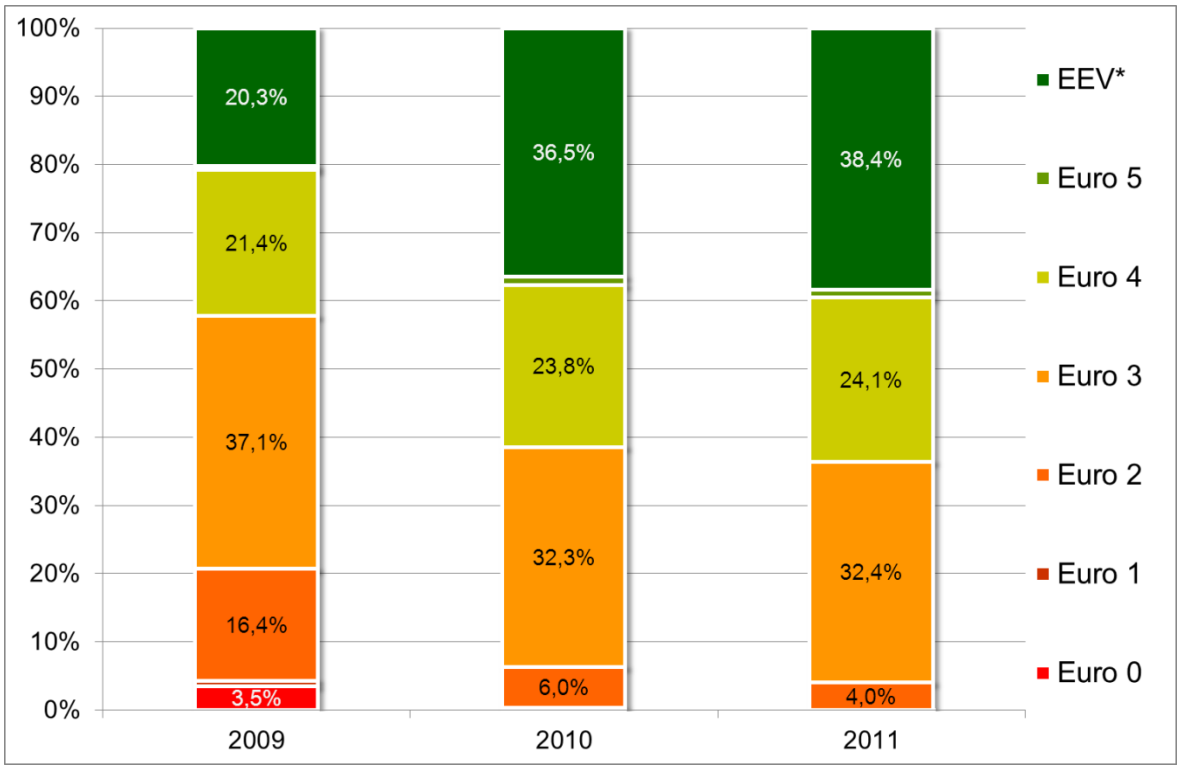
IV.6.7 **Umweltschutz**

Gegenüber dem vorherigen Nahverkehrsplan 2006-2009 setzten die Eckpunkte 2010-2014 vereinfachte und praktikabler umsetzbare Standards, die allerdings weiterhin dem hohen Anspruch Berlins an eine umweltverträgliche Verkehrsgestaltung gerecht werden. Kernpunkte sind entsprechende Vorgaben zu Lärm- und Schadstoffemissionen, die neben Mindestwerten für die bestehenden Fahrzeugflotten auch Vorgaben für anstehende Neubeschaffungen umfassen.

Schadstoffemissionen

Die Vorgaben zu Schadstoffemissionen betreffen im Wesentlichen den Busverkehr der BVG. Dabei baut das derzeitige Vertragscontrolling noch auf den zu Vertragsbeginn gültigen Werten des NVP 2006-2009 auf. Diese geben bis 2009 differenzierte Werte je nach Schadstoffklassen für den Bestand und für die jeweiligen Fahrleistungen vor (vgl. Tabelle 16). Durch die BVG wurden in den Jahren 2009 bis 2011 folgende Fahrleistungen erbracht:

Abbildung 53: Schadstoffklassen Bus nach Fahrleistung 2009-2011



Der Vergleich mit den im NVP vorgegebenen Werten zeigt, dass die BVG 2009 die Standards mit Ausnahme der Vorgaben für Euro 3 und 4 verfehlte. Es zeigte sich, dass derart detaillierte Standards angesichts der langfristig angelegten Fahrzeugbeschaffung nicht praktikabel sind.

Tabelle 17: Schadstoffklassen Bus, Vorgaben und erbrachte Fahrleistung 2009-2011

Abgasnorm	Vorgabe für Fahrleistung	Anteil Fahrleistung		
	2009**	2009	2010	2011
Euro 0	0%	3,5%	0,0%	0,0%
Euro 1	0%	0,8%	0,3%	0,0%
Euro 2	26%	16,4%	6,0%	4,0%
Euro 3	22%	37,1%	32,3%	32,4%
Euro 4	12%	21,4%	23,8%	24,1%
Euro 5	40%***	0,5%	1,2%	1,1%
EEV*		20,3%	36,5%	38,4%

* *EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicles*
** *Für 2010 und 2011 wurden die Standards auf Vorgaben für Neubeschaffungen geändert*
*** *Gemeinsamer Wert für Euro 5 + EEV*

Die Vorgaben der Eckpunkte geben daher keine detaillierten Bestände und Fahrleistungsanteile mehr vor. Sie lassen sich über diese Werte aber ebenfalls bewerten. Die wesentlichen Vorgaben sind:

- Neubeschaffungen mit Abgasstandard EURO 6, mindestens aber EEV,
- Nachrüstung der EURO-3- und EURO-4-Busse mit Entstickungssystem (Abbau NOx-Belastung),
- Grüne Plakette für alle Busse (Einhaltung der Vorgaben für die Umweltzone),
- Einsatz von EURO2-Bussen nur bis Ende 2010.

Bei neuen Ausschreibungen für ihre Fahrzeugflotte setzte die BVG die Vorgaben entsprechend um und nahm die Forderung nach EURO-6-Bussen in ihre Verdingungsunterlagen auf.

Dagegen gelang es nicht, die weiteren Vorgaben durch Nachrüstung oder Erneuerung der Bestandsflotte einzuhalten. Die BVG verfügte Ende 2011 noch über 52 Busse, die lediglich mit EURO 2 und roter Plakette ausgestattet waren und mit denen sie noch 4,0 % ihrer Fahrleistung erbrachte. Aufgrund von Lieferproblemen vor allem bei neuen Doppeldeckerbussen und der vorzeitigen Ausmusterung reparaturanfälliger Fahrzeuge aufgrund derer die älteren Fahrzeuge länger als geplant in Betrieb bleiben müssen, sind diese Busse nicht wie vorgesehen ersetzt worden. Zudem reagierte die BVG mit einer erhöhten Reservequote auf einige Fahrzeugausfälle der vergangenen Jahre. Die letzten EURO-2-Busse werden daher erst 2013 ausrangiert und durch neue Fahrzeuge ersetzt. Die Fahrzeuge werden in der Regel nur außerhalb der Umweltzone eingesetzt.

Zur Nachrüstung von EURO-3- und EURO-4-Bussen wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ein Pilotprojekt initiiert und gefördert. In das Pilotprojekt wurden vier Fahrzeuge verschiedener Baureihen einbezogen. Durch den Einbau der SCR-Katalysatoren konnten die NOx-Emission dieser Busse um bis zu etwa 80 % gesenkt werden. Für die Förderung der SCR-Nachrüstung von Euro-4-Doppeldeckerbussen wurden im Dezember 2012 aus dem Umweltentlastungsprogramm II Mittel in Höhe von 700.000 € bewilligt. Damit werden 50 % der Nachrüstkosten für 91 Busse gefördert werden. In Verbindung mit der SCR-Nachrüstung wird zudem ein Optimierungssystem für Motorsteuerung gefördert, mit dem eine Kraftstoffeinsparung von etwa 5 % erreicht wird.

Lärmemissionen

Bei Bussen sind zum einen Lärmstandards für neuzubeschaffende Fahrzeuge und zum anderen zum zeitlichen Einsatz der vorhandenen Fahrzeuge sowie der Verwendung lärmarmer Reifen Teil der Eckpunkte. Die Vorgaben basieren dabei im Wesentlichen auf dem NVP 2006-2009 und liegen oberhalb der noch aktuellen gesetzlichen Anforderungen. Neufahrzeuge sind – je nach Motorleistung – mit einem Grenzwert von 75 oder 77 dB(A) zu beschaffen. Alle Fahrzeuge sind zudem mit lärmarmen Reifen auszustatten, im Nachtverkehr sind möglichst Fahrzeuge mit maximal 77 dB(A) einzusetzen.

Die Vorgaben zur Neubeschaffung hat die BVG in ihren Verdingungsunterlagen analog zu den Vorgaben für Schadstoffemissionswerte umgesetzt. Bei der Beschaffung von Doppelstockbussen war allerdings technisch durch die Industrie eine Einhaltung des Grenzwerts noch nicht möglich. Dennoch erbringt die BVG inzwischen mehr als 50 % ihrer Fahrleistungen mit Bussen, die Lärmwerte von weniger als 80 db(A) aufweisen.

Abbildung 54: Lärmemissionen Busflotte (in db(A)) nach Anteil Fahrleistung 2009-2011

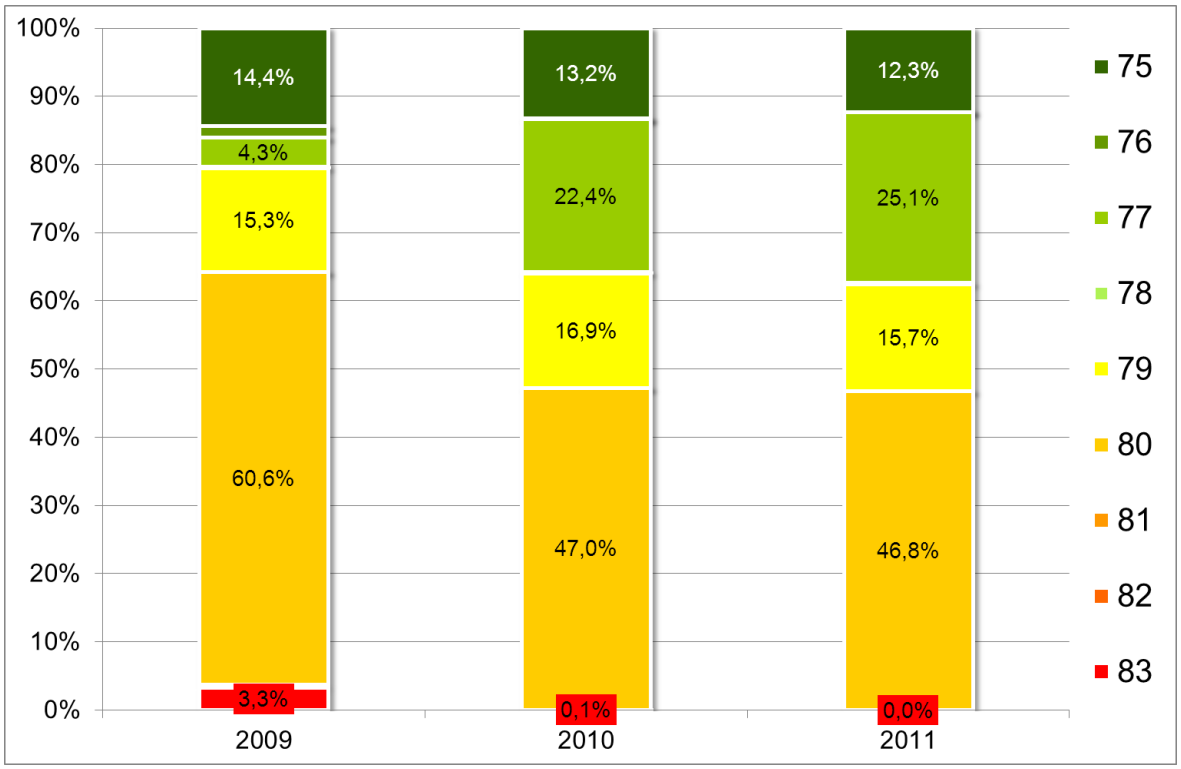


Tabelle 18: Lärmemissionen Busflotte nach Anteil Fahrleistung 2009-2011

db(A)	2009	2010	2011
83	3,3%	0,1%	0,0%
82	0,2%	0,1%	0,0%
81	0,2%	0,0%	0,0%
80	60,6%	47,0%	46,8%
79	15,3%	16,9%	15,7%
78	0,1%	0,1%	0,1%
77	4,3%	22,4%	25,1%
76	1,7%	0,2%	0,0%
75	14,4%	13,2%	12,3%

Die Vorgaben der Eckpunkte für Lärmemissionen erstrecken sich auch auf den Schienenverkehr. Aufgrund der langen Nutzungszeiträume für Schienenfahrzeuge setzen die Standards bei Neubeschaffungen an. Für U-Bahn und Straßenbahn sind die entsprechenden vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Lärmpegelhöchstwerte einzuhalten oder um 3 dB(A) zu unterschreiten. Analog gilt dies auch für die S-Bahn, allerdings auf Basis der entsprechenden TSI-Richtlinie der EU. Die entsprechenden Vorgaben wurden von der BVG bei der Beschaffung neuer Straßenbahn- und U-Bahn-Fahrzeuge umgesetzt. Analog erfolgte dies bei der Beschreibung der Fahrzeugstandards im Rahmen der Vergabe des S-Bahn-Teilnetzes Ring/Südost.

IV.7 Integration des öffentlichen Nahverkehrs

IV.7.1 Integration der verschiedenen ÖPNV-Angebote

Die Überprüfung noch vorhandener paralleler Verkehrsangebote war ein wesentlicher Schwerpunkt der jährlichen Fahrplanbestellung bei den Verkehrsunternehmen. Im Ergebnis wurden in den Jahren von 2009 bis 2012 verschiedene Angebote verändert oder eingestellt:

- Die Linie 192 wurde zwischen Marzahn und Ahrensfelde eingestellt, da hier ein direkter Parallelverkehr zur S-Bahn vorlag. Der Einzugsbereich der meisten Haltestellen dieses Linienabschnitts wird durch die S-Bahnhöfe und Haltestellen anderer Buslinien abgedeckt. Angesichts der sehr schwachen Nachfrage war die damit verbundene Abweichung von den Eckpunkte-Standards in einem kleinen Teilbereich des Marzahner Industriegebiets vertretbar.
- Das Angebot der Linien M37 und 337 wurde neugeordnet und dabei um bislang zeitgleich stattfindende Fahrten der beiden Linien reduziert. Für die Fahrgäste ist damit weiterhin ein 5-Minuten-Takt zwischen der Spandauer Altstadt und dem Falkenhagener Feld gewährleistet.
- Für die Linien 320, 322 und 344 wurde die Einstellung vereinbart, sobald durch zusätzliche Bahnhofsausgänge (bei den Linien 320 und 322) die derzeit von beiden Linien bedienten Gewerbegebiete besser an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden bzw. durch vollständige Ausstattung mit Aufzügen (bei der Linie 344) die Zwischenhaltestellen barrierefrei mit der parallelen U8 erreichbar sind.
- Durch den Bau der neuen Zwischenendstelle Springpfuhl konnte die Straßenbahnlinie 18 auf ihren stark nachgefragten Abschnitt verkürzt werden. Der durch die bisherige Gleisinfrastruktur der Straßenbahn erforderliche, aber kaum frequentierte und von anderen Linien hinreichend bediente Abschnitt bis zum Bahnhof Lichtenberg entfiel.

Die entfallenden Leistungen auf diesen Linien wurden entsprechend der Vorgaben des Verkehrsvertrags für Angebotsausweitungen auf anderen, stark frequentierten Linien genutzt.

Dagegen gab es im Bereich der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung noch keine spürbaren Verbesserungen. Hier wurden lediglich die vertraglich vereinbarten, mit Ausnahme des Bahnhofs Wuhletal nur innerhalb der jeweiligen Unternehmen zu sichernden Anschlüsse durch die Unternehmen gewährleistet. Ziel ist es hier, in den nächsten Jahren vermehrt Anstrengungen zur Einführung unternehmensübergreifender Anschlusssicherungen in wichtigen Verkehrsrelationen sowie der entsprechenden Echtzeitinformation zu unternehmen. Gerade hinsichtlich Anschlüssen besteht bei den Fahrgästen besonderer Bedarf an einer integrierenden und unternehmensübergreifenden Informationsvermittlung.

IV.7.2 Verbesserung der Verknüpfung mit dem Umland

Die Abstimmung des Berliner ÖPNV-Angebots mit den im Stadt-Umland-Verkehr ebenfalls aktiven Unternehmen der Brandenburger Nachbarlandkreise bzw. den jeweils zuständigen Aufgabenträgern erfolgt unter Koordinierung des VBB. Die Planung orientiert sich dabei an den jeweiligen Planungskorridoren des VBB. Seit 2009 konnten in einzelnen Teilbereichen Verbesserungen umgesetzt werden, andere sind bereits in Planung:

- Im stark nachgefragten Nachbarschaftsverkehr zwischen dem Südwesten Berlins und den Nachbargemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf wurde das Angebot in den letzten Jahren schrittweise verbessert. Der frühere Stundentakt der Linie X10 wurde zu einem 20-Minuten-Takt (in der Hauptverkehrszeit sogar alle 10 Minuten) aufgestockt. Bei den Linien 620, 622 und 623 wurde das Taktangebot vereinheitlicht

und entsprechend des Berliner Grundtakts passend zu den S-Bahn- und U-Bahn-Anschlüssen auf einen 20-Minuten-Takt gebracht.

- Die Linie 734 wurde zum Dezember 2012 in Berlin-Lichtenrade vom bisherigen Endpunkt Nahariyastraße zum Bahnhof Lichtenrade geführt und damit ein spürbar besserer Anschluss an das S-Bahn-Netz geschaffen.
- Gemeinsam mit dem Kreis Barnim und den beteiligten Verkehrsunternehmen soll das Angebot im Korridor zwischen Hohenschönhausen und Zepernick über Lindenberg und Buch ausgebaut und verdichtet werden. Damit werden zudem derzeit noch parallel von Berliner und Barnimer Buslinien bediente Abschnitte ein einheitliches Angebot erhalten. Die Umsetzung soll voraussichtlich Ende 2013 erfolgen.

Limitiert werden die entsprechenden Anstrengungen allerdings durch zunehmende Finanzprobleme einzelner Umlandkreise und Unternehmen, die in Einzelfällen auch schon zum Abbau von Angeboten geführt haben.

IV.7.3 **Integration der Verkehrsträger im Umweltverbund**

Der Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr, ergänzt um flexible Angebote der Autonutzung (v. a. flexibles und stationsgebundenes Carsharing) sowie um den Verkehr mit Taxen, bietet in Berlin zahlreiche attraktive Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung und trägt damit entscheidend dazu bei, den Verkehr im Stadtgebiet im Sinne der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele des Landes zu gestalten.

Ziel des Landes ist es, den Umweltverbund als Ganzes zu stärken und dabei die jeweiligen Angebote einzeln zu stärken und ihre Verknüpfung zu verbessern. Im Berichtszeitraum sind diesbezüglich folgende Entwicklungen angestoßen bzw. weiter vorangetrieben worden:

Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme ist weiterhin im Regional- und S-Bahn-Verkehr, in der U-Bahn und in Straßenbahnen in den gekennzeichneten Wagen erlaubt (Fahrschein des Fahrradtarifs muss vorhanden sein). Voraussetzung ist, dass in den Fahrzeugen bzw. in den vorgesehenen Wagen und Multifunktionsabteilend ausreichend Platz vorhanden ist. Rollstuhlfahrer und Kinderwagen haben Vorrang.

Die Bedingungen für die Fahrradmitnahme im Berliner ÖPNV werden übereinstimmend als gut bewertet. Dennoch treten insbesondere in der Hauptverkehrszeit in vollen Fahrzeugen vereinzelt Konflikte bei der Fahrradmitnahme auf. Um diese auch im Sinne einer auf Verständigung und Kommunikation der Fahrgäste untereinander hin ausgerichtete Mobilitätskultur zukünftig zu entschärfen, wurde dieses Thema im Zuge der seit 2012 in Berlin und Freiburg durchgeführten Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ – von den Verkehrsunternehmen und insbesondere der S-Bahn Berlin GmbH, bei der ein Großteil der Fahrradmitnahme erfolgt unterstützt – mit aufgegriffen.

Der Aufgabenträger formuliert zudem bei der Fahrzeugneubestellung (Straßenbahn, U-Bahn Kleinprofil, S-Bahn im Zuge der Teilnetz-Ausschreibung) die Anforderungen des Landes an die Gestaltung der Multifunktionsflächen so, dass auch zukünftig ausreichend Kapazität für die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV bereit gestellt werden kann.

Bike and Ride (B+R)

Mit Stand 2009 waren 18.800 Abstellanlagen an S-Bahn-Stationen und 7.800 Abstellanlagen an U-Bahnhöfen verfügbar. Sowohl bei der S-Bahn als auch bei der BVG bestehen Ausbau-

programme für die weitere Schaffung von B+R-Anlagen. Insbesondere in der Innenstadt, in der sich weiterhin die Stationen und Bahnhöfe mit der höchsten B+R-Nutzung befinden (laut Verkehrserhebung 2007 waren dies die Bahnhöfe Hackescher Markt, Alexanderplatz. Zoologischer Garten, Gesundbrunnen, Prenzlauer Allee, Ostkreuz und Südkreuz) ist jedoch die Verfügbarkeit von Flächen ein Problem. Um diesem entgegenzuwirken, sieht der StEP Verkehr im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen zur Gestaltung des ruhenden Verkehrs auch eine Teilumwandlung von Kfz-Stellplatzen für Fahrradabstellanlagen vor.

Leihfahrräder

Mit Beginn 2010 wurde das von der DB Rent betriebene, flexible Leihfahrradsystem (call-a-bike) schrittweise auf ein stationsbasiertes System umgestellt (Call a bike – das Stadtrad für Berlin). Im Jahr 2012 waren ca. 100 Stationen vorwiegend in der Innenstadt und häufig in der Nähe von S- und U-Bahnstationen vorhanden. Bereits jetzt bestehen für VBB-Abonnenten der BVG und der S-Bahn-Berlin sowie für Studierende Sonderkonditionen für die Nutzung der Leihfahrräder. Der StEP Verkehr sieht zudem eine tarifliche Integration des Leihfahrradsystems in das ÖPNV-Tarifsystem vor, so dass beispielsweise eine kostenlose Weiterfahrt mit einem Leihfahrrad z. B. vom Bahnhof aus mit einem ÖPNV-Ticket möglich wird.

Integration mit dem Fußverkehr

Jede Fahrt im ÖPNV erfolgt immer in Kombination mit Fußwegen, wobei es konkrete Berührungspunkte vor allem bei den Zu- und Abgangswegen zu und von Haltestellen gibt. Doch auch bei Umsteigevorgängen zwischen den Verkehrsträgern generell sowie speziell bei Bussen und Straßenbahnen im öffentlichen Straßenraum sind Fußwege erforderlich. Hier ist die bequeme, barrierefreie und sichere Erreichbarkeit der Haltestellen wesentliche Voraussetzung auch für die ÖPNV-Nutzung.

Aufgrund der zahlreichen konkurrierenden Nutzungsansprüche im begrenzten öffentlichen Raum v. a. in der Innenstadt ist es häufig jedoch nicht möglich, die für Fußgänger/innen, welche den ÖPNV nutzen wollen, immer die optimale Lösung umzusetzen. So müssen bspw. vereinzelt Haltstellen auf Grund stadtgestalterischer Anforderung oder im Ergebnis nicht auflösbarer Flächenkonkurrenzen zwischen den Verkehrsträgern an aus Fahrgastsicht weniger optimale Standorte verlegt werden (beispielsweise in zu großer Entfernung von Bahnhöfen des Schienenverkehrs). Dadurch verschlechtert sich die Erreichbarkeit für die Fußgänger/innen, und der ÖPNV verliert an Attraktivität.

Im Rahmen der Modellprojekte der Fußverkehrsstrategie des Landes Berlin ist daher die Entwicklung bzw. Aufwertung von „Fußwegenetzen“ für kleinere Teilbereiche geplant, bei denen die Wege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders berücksichtigt werden sollen.

Ein weiteres Modellprojekt zu „Fußgängerfreundlichen Ampeln“, welches zum Ende des Jahres 2012 in die Umsetzungsphase gegangen ist, untersucht Möglichkeiten, mit denen Fußgängern die einfacherer und sichere Querung von Straßen ermöglicht und mit Unfallrisiken verbundene Konflikte mit dem (abbiegenden) Kfz-Verkehr reduziert sowie ggf. auch die Wartezeiten verringert werden können. Für die zwei als erstes umgesetzten Pilotprojekte für LSA-Signalisierung wurden Knoten ausgewählt, die außerhalb der Linienwege des ÖPNV liegen. Die Frage, wie eine fußgängerfreundliche Ampelschaltung mit der Einrichtung einer ÖPNV-Beschleunigung in Einklang gebracht werden kann, soll zu einem späteren Zeitpunkt untersucht werden.

IV.8 Tarif und Vertrieb

Tarif

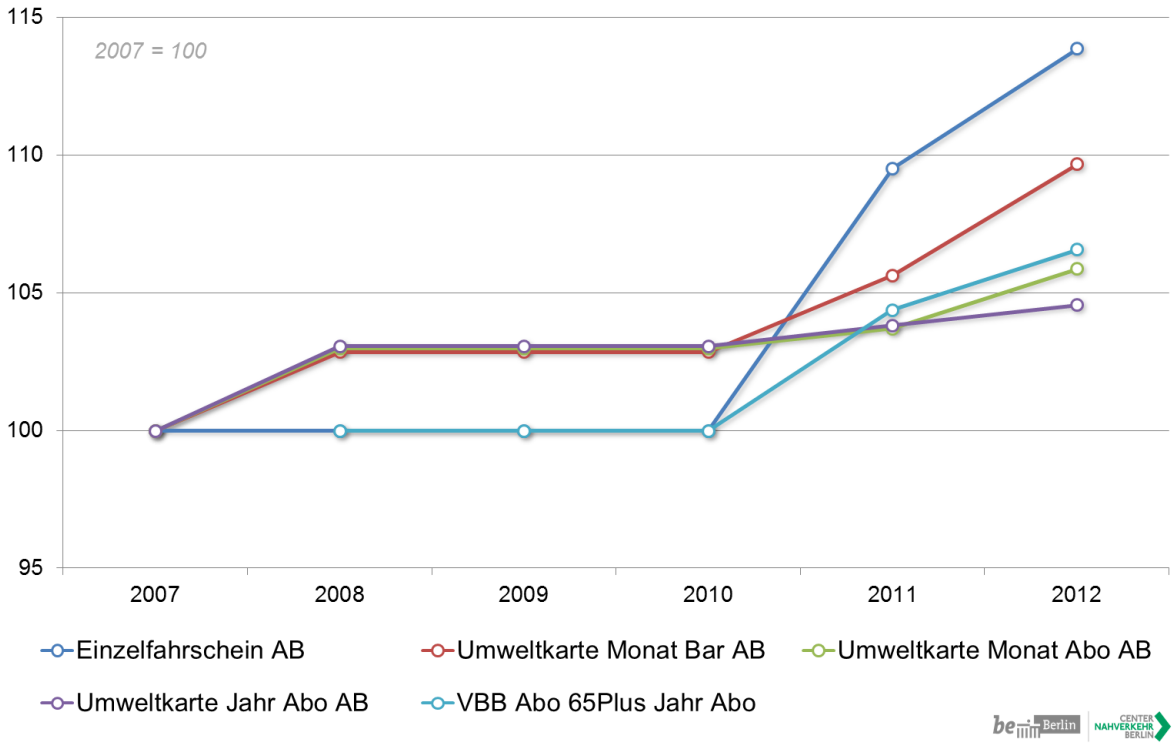
Die Tarifeinnahmen der Berliner Verkehrsunternehmen sind im Zeitraum von 2009 bis 2011 deutlich gestiegen. Besonders stark war der Anstieg im Tarifbereich AB.

Während die Anzahl von Zeitkarten im Barverkauf zwischen 2009 und 2011 stagnierte bzw. leicht rückläufig war, konnte die BVG die Anzahl der verkauften Abonnements im Zeitraum von 2009 zu 2011 um fast 25 % steigern. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass insbesondere im Jahr 2010 durch die Entschuldigungsleistung der S-Bahn Berlin GmbH in Form von zwei Freifahrtmonaten ein erheblicher finanzieller Anreiz für den Erwerb eines Abonnements geschaffen wurde. Die mittlere Verweildauer im Abo bei der BVG liegt bei über 6 Jahren. Seit seiner Einführung im April 2009, haben sich die Verkaufszahlen des Abo 65plus sehr positiv entwickelt. Mit Stand Oktober 2012 hat die BVG über 50.000 Abonnenten im Abo 65plus. VBB-weit sind es rund 80.000 Kunden.

Die positive Entwicklung im Bereich der Zeitkarten-Abonnements ist auch auf die Tarifstrategie zurückzuführen:

Abbildung 55 zeigt die (indexierte) Entwicklung der Fahrpreise für ausgewählte Fahrscheine. In den Jahren 2009 und 2010 fanden keine Tarifanpassungen statt. Im Januar 2011 wurden die Fahrpreise in Berlin AB, BC und ABC im Mittel um 2,8 % erhöht. Im Mittelpunkt der Maßnahme stand die überproportionale Preisanpassung von Einzelfahrscheinen und insbesondere des Kurzstreckenfahrscheins. Der Preis der 4-Fahrten-Karte wurde hingegen unterdurchschnittlich angehoben, die Kleingruppenkarte erfuhr eine Preissenkung. Bei den Zeitkarten erfolgte insgesamt eine moderate Preisanpassung, bei der insbesondere die Preise für Abonnements unterproportional angehoben wurden. Das Ticket S und das Abo 65plus blieben im Preis unverändert.

Abbildung 55: Index: Entwicklung der Fahrpreise für ausgewählte Fahrscheine (2007 = 100)



Im August 2012 wurden die Fahrpreise im Tarifbereich AB, BC und ABC im Durchschnitt um 2,8 % erhöht. Dabei wurden die Bartarife (Einzelfahrscheine, Tageskarten usw.) überdurchschnittlich angehoben und die Monatskarten erfuhren eine durchschnittliche Preisanhebung. Bei den Abonnements wurden die Preise hingegen unterdurchschnittlich angehoben, um mehr Gelegenheitsfahrgäste als Stammfahrgäste gewinnen zu können. Beim Abo 65plus erfolgte ebenfalls eine unterdurchschnittliche Preisanpassung, um auch hier den Anteil der Zeitkartenkunden steigern zu können. Neu eingeführt wurde die Fahrrad-Monatskarte für das Tarifgebiet Berlin ABC (vorher nur AB oder VBB-Netz).

Leider haben verschiedene Untersuchungen der letzten Monate ergeben, dass vielen potenziellen Fahrgästen der entscheidende Vorzug eines *Tarifverbunds*, nämlich dass Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen mit ein und dem Fahrausweis benutzt werden können, noch immer nicht klar ist.

Vertrieb

Die Verfügbarkeit von Fahrscheinautomaten bei BVG, S-Bahn und im Regionalverkehr ist konstant und auf sehr hohem Niveau.[22]

Die S-Bahn Berlin GmbH hat im Zeitraum von 2009 bis Ende 2011 die Fahrausweisautomaten an ihren Bahnsteigen erneuert. Die Entwicklung der Bedienoberfläche erfolgte unter Beteiligung des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung, der Sozialverwaltung und des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverbands (ABSV). Bei der BVG beginnt voraussichtlich im Jahr 2013 die Auslieferung von insgesamt 865 neuen Fahrausweisautomaten, davon 300 mobile Automaten, die in den Straßenbahnfahrzeugen zum Einsatz kommen werden. Die neuen Geräte werden deutlich schneller als die Altgeräte sein und eine einfachere, an den Automaten der S-Bahn orientierte Bedienoberfläche haben. Der sukzessive Ersatz der Altgeräte soll im Jahr 2015 abgeschlossen sein.

Ab September 2011 wurde die Einführung des eTickets in Form der Ausgabe der *VBB-fahrCard* in umfangreichen Praxistests bei verschiedenen Verkehrsunternehmen vorbereitet. Im Dezember 2012 begann die Ausgabe von eTickets an zunächst 175.000 Abokunden im Tarifgebiet Berlin AB, BC und ABC. VBB-weit werden zunächst 300.000 Kunden eTickets erhalten. Sukzessive soll die Anzahl auf 500.000 ausgegebene Karten erhöht werden. Eine Anpassung der Tarife ist im Zusammenhang mit dem eTicket nicht vorgesehen.

Im Juli 2011 erfolgte bei der BVG, der S-Bahn Berlin, ViP Potsdam sowie in Regionalzügen der Deutschen Bahn und der ODEG die Einführung des Handytickets „Touch & Travel“ (Produkt der DB Vertrieb GmbH im Pilotbetrieb für das Tarifgebiet Berlin AB. Die Einführung eines VBB-weit gültigen Handytickets befindet sich in der Vorbereitung.

[22] Hierbei ist zu beachten, dass seit September 2009 nicht mehr die Verfügbarkeit der einzelnen Automaten bewertet wird, sondern die Systemverfügbarkeit von Automatengruppen. In diesen sind in der Regel alle Fahrausweisautomaten eines Bahnsteiges vertreten. Die Verfügbarkeit einer Automatengruppe ist auch gegeben, wenn nur ein Zahlungsmittel wählbar ist (z. B. nur Münzen oder nur Bankkarten).
Im Regionalverkehr (meist Bruttoverträge) wird die Verfügbarkeit nach wie vor nach Einzelautomaten bemessen. Ist ein Zahlungsmittel nicht wählbar, so wird der gesamte Automat als nicht verfügbar gewertet.

V. Ausblick: Zukünftige Entwicklungen

Wie die Darstellungen in Kapitel 2 gezeigt haben, haben sich die Entwicklungen, welche die ÖPNV-Nachfrage, aber auch die Möglichkeiten der Angebotserstellung bestimmen, in den letzten drei bzw. vier Jahren teils erheblich gewandelt. So gingen die Eckpunkte für den NVP 2010-2014 von einer eher moderaten Bevölkerungsentwicklung aus. Eingetreten ist jedoch ein Wachstum der Bevölkerung, welches deutlich über den Erwartungen lag. Ebenso war die positive wirtschaftliche Entwicklung im Stadtgebiet sowie die damit im Zusammenhang stehende Dynamik der Flächenentwicklung nicht im eingetretenen Maße absehbar. Unter Ausnutzung der planerischen Möglichkeiten ist es dem Aufgabenträger gelungen, die Angebote des ÖPNV an diese Veränderungen anzupassen und so auszugestalten, dass sie der Daseinsvorsorge entsprechend und attraktiv auf Neukunden wirken. Die steigenden Fahrgastzahlen liefern hier einen eindeutigen Beleg.

Vorhersagen über zukünftige Entwicklungen sind immer auch von Unsicherheiten geprägt, wobei v.a. die Setzung von Annahmen größte Quelle für mögliche Unsicherheiten sind. Prognosen sind „*Wenn-dann-Aussagen*“. Dies bedeutet: *Wenn* die Entwicklung der Prognoseparameter (bei Bevölkerungsprognosen: Fruchtbarkeit, Sterblichkeit, Wanderungen; bei Arbeitsplatzprognosen: gesamtwirtschaftliche Entwicklungen, Branchenentwicklung, Arbeitskräftepool) so verläuft, wie angenommen, *dann* treten die prognostizierten Entwicklungen ein.[23] In der Realität schwanken Prognosen häufig um den prognostizierten Pfad: sie leigen mal darüber, mal darunter. Die Vorausschau auf die Entwicklungen, die sich absehbar in der Laufzeit des nächsten NVP 2014-2018 vollziehen werden, ist jedoch unerlässlich. Dies gilt insbesondere jetzt, da der ÖPNV gleichermaßen an die Grenzen der Kapazität wie an die Grenzen der Möglichkeiten gestoßen ist, mit den bestehenden Angeboten und Finanzierungsvolumen auf weitere Nachfragesteigerungen (quantitativ, zeitlich, strukturell, gebietsbezogen) zu reagieren. Die nachfolgenden Kapitel stellen auf Grundlage der im Dezember 2012 zur Verfügung stehenden Daten und Prognosen einige der wesentlichen und wahrscheinlichen Entwicklungslinien der nachfrage- und angebotsbestimmenden Entwicklungen im Umfeld des ÖPNV dar. Damit werden hier bereits die Grundlagen für den NVP 2014-2018 gelegt bzw. Themen und Fragestellungen formuliert, denen sich der NVP annehmen muss.

V.1 Wachsende Stadt: Bevölkerungsprognose

Aufgrund der Entwicklungsdynamiken der letzten Jahre wird für den Zeitraum bis 2030 mit einer weiteren Bevölkerungszunahme auf 3,75 Millionen Einwohner gerechnet.[24] Entsprechend muss auch der ÖPNV sich auf weiter steigende Fahrgastzahlen einstellen. Aufgabe des NVP 2014-2018 wird es sein, die nachfolgend kurz dargestellten Entwicklungen hinsichtlich der daraus erwachsenden Folgen für den ÖPNV zu untersuchen und die Angebotsentwicklung auf die Bedürfnisse einer wachsenden Stadt hin auszurichten.

V.1.1 **Berlinweite Entwicklung**

Die erwartete Bevölkerungszunahme bis 2030 entspricht einem Zuwachs von etwa 254.000 Menschen (+7,2 %) im Vergleich zu 2011. Der Motor dieser Entwicklung ist weiterhin die

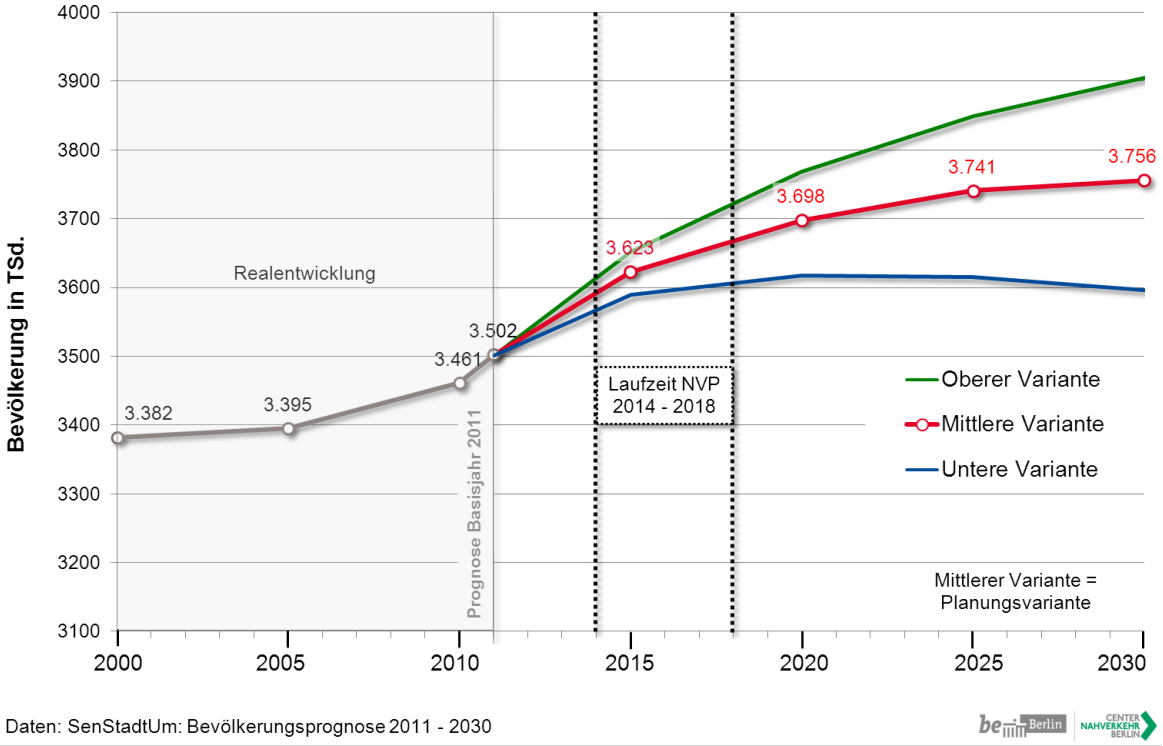
---

[23] Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2011-2030 (Kurzfassung) (2012). online abrufbar unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/. Zugriff: 05.12.2012.. S. 4

[24] Alle in Kapitel 5.1 verwendeten Daten und Angaben sind, soweit nicht anders angegeben, der Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2011-2030 (Kurzfassung) (2012) entnommen (vgl. vorherige Fußnote)

Zuwanderung aus den deutschen Bundesländern (vor allem aus den alten Bundesländern) und dem Ausland nach Berlin. Gleichzeitig hat sich die Zahl der Fortzüge seit 1998 halbiert.

Abbildung 56: Bevölkerungsentwicklung in Berlin absolut 2000-2030 (Prognose)



Der Bevölkerungszuwachs verteilt sich unterschiedlich auf den Prognosezeitraum. In den ersten Jahren sind die meisten Zuwächse zu erwarten, danach nimmt das Bevölkerungswachstum von Jahr zu Jahr ab und verzeichnet zum Ende des Prognosezeitraums nur noch leichte Zunahmen. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies:

- Bis 2015 wird ein Zuwachs um 121.000 Personen (3,622 Mio. Einwohner) erwartet.
- Bis 2020 sollen zusätzlich 72.000 Personen (3,698 Mio. Einwohner) hinzukommen.
- Nach 2020 ist nur noch mit geringfügigem Wachstum zu rechnen.
- Ab 2030 kann es zu einem Rückgang der Bevölkerungszahlen kommen.

Für das Jahr 2018, welches das Ende des NVP 2014-2018 markiert, wird eine Bevölkerungszahl von etwa 3,66 Millionen Menschen prognostiziert.

V.1.2 Bevölkerungsentwicklung nach den Bezirken

Die Entwicklung von Bevölkerungszahl und -struktur wird in den Bezirken leicht unterschiedlich verlaufen. In allen Bezirken steigt zwar die Bevölkerungszahl an, allerdings mit unterschiedlichen Intensitäten.

Der größte Zuwachs bis 2030 wird für die Bezirke Pankow (+16,3 %) und Friedrichshain-Kreuzberg (+8,6 %) erwartet. Die niedrigsten Zuwachsraten verzeichnen die Bezirke Tempelhof-Schöneberg mit einem Zuwachs von 2,5 % und Reinickendorf mit 1,9 %. Im stadtweiten Durchschnitt nimmt die Bevölkerungszahl um 7,2 % zu. Die Entwicklung der einzelnen Bezirke ist in Abbildung 57 für die Zeitscheiben 2011 bis 2020 und 2020 bis 2030 dargestellt.

Abbildung 58 zeigt die absoluten Zahlen für das Ausgangsjahr 2011 und die Prognosejahre 2020 und 2030.

Abbildung 57: Bevölkerungsentwicklung prozentual in den Bezirken 2011-2020 und 2020-2030

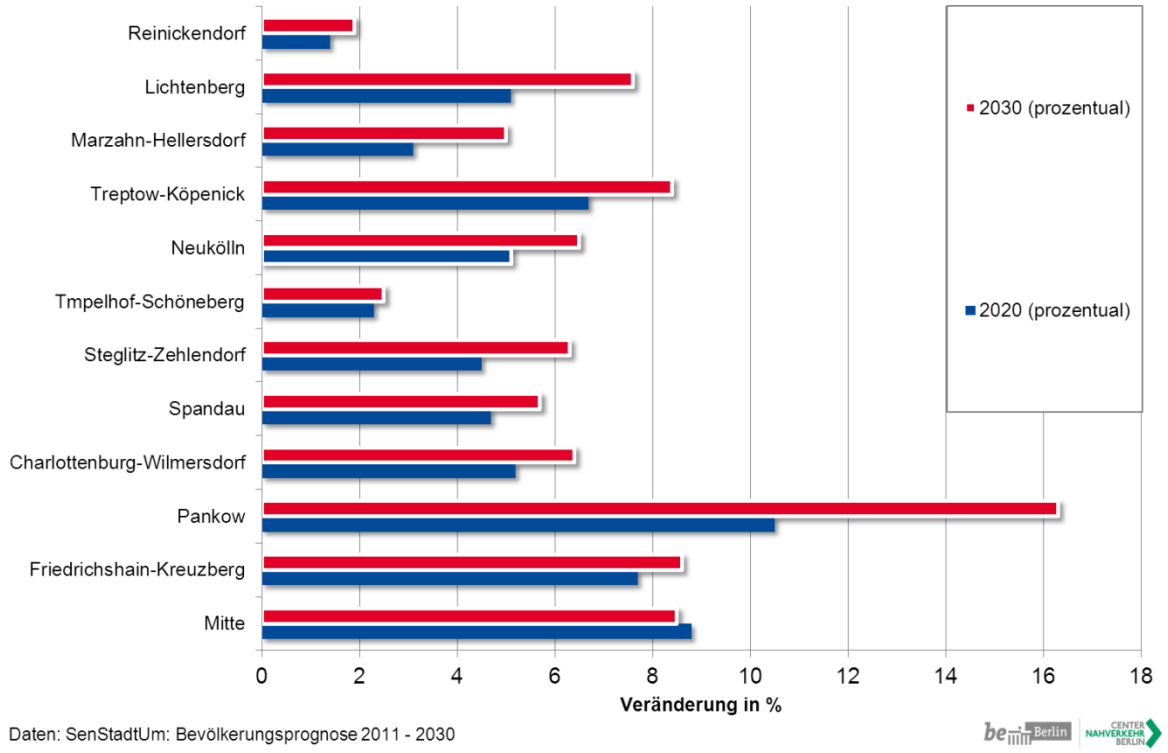
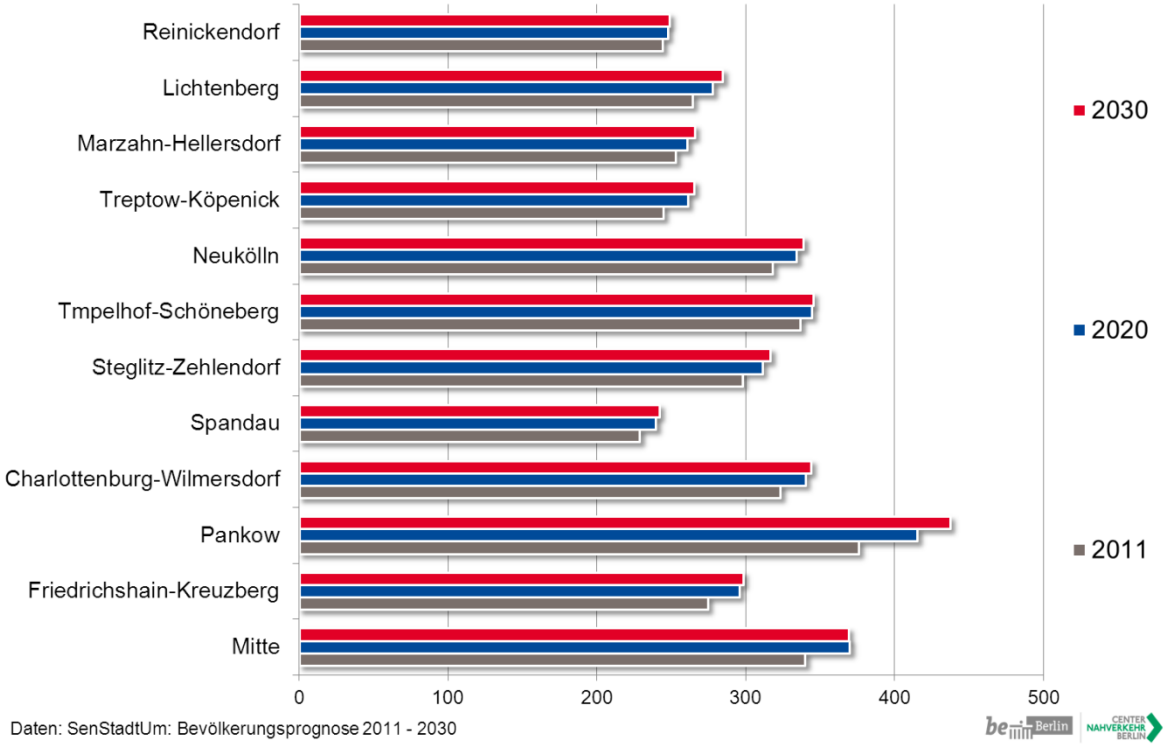


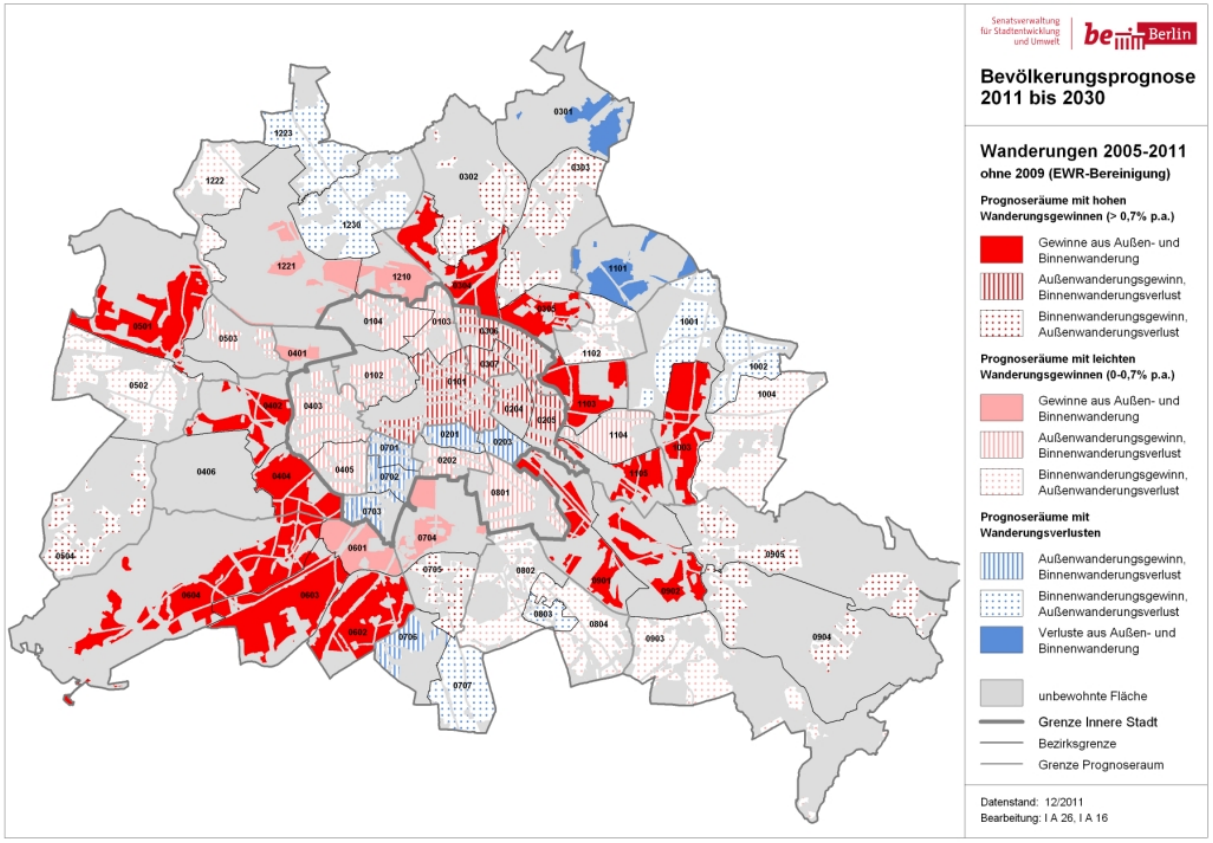
Abbildung 58: Bevölkerungszahlen absolut in den Bezirken 2011, 2020 und 2030



V.1.3 **Wanderungstrends**

Da die Zuwanderung den wesentlichen Beitrag zum Bevölkerungswachstum leistet, wurden auf Grundlage der Wanderungstrends der vergangenen Jahre (Abbildung 59) eine Reihe von Annahmen für die zukünftige Zuwanderung im Stadtgebiet (welche auch sozialstrukturelle Folgen hat – vgl. Kapitel 5.3) getroffen.

Abbildung 59: Bevölkerungswanderungen Berlin 2005-2011



Quelle: SenStadtUm: Bevölkerungsprognose 2011 bis 2013

Mit folgenden Wanderungstrends rechnet die Bevölkerungsprognose für den Zeitraum bis 2030:

- Wanderungsgewinne verzeichnen vor allem
  - in Gebieten des äußeren Stadtraumes, die an die innere Stadt angrenzen *(südliches Pankow sowie Weißensee, Lichtenberg-Nord, Alt-Treptow, Grunewald/Schmargendorf und Westend/Heerstraße)* sowie
  - in Stadtteilen mit hoher Einzelhausbebauung *(Nordosten, Nordwesten, Osten, Südosten und Südwesten)*
- Die Wohnquartiere der inneren Stadt gewinnen durchgehend, jedoch in unterschiedlichem Ausmaß durch die Zuwanderung von außen. Sie verlieren jedoch durch die Binnenwanderung. Der Gesamtsaldo aus diesen beiden gegensätzlichen Wachstumsrichtungen unterscheidet sich zwischen den Teilräumen.
  - So weisen die Stadtteile Mitte, Prenzlauer Berg und Friedrichshain ein positives Wanderungssaldo auf.
  - Kreuzberg Ost und Nord, Schöneberg Nord und Süd sowie Friedenau verzeichnen ein negatives Wanderungssaldo.

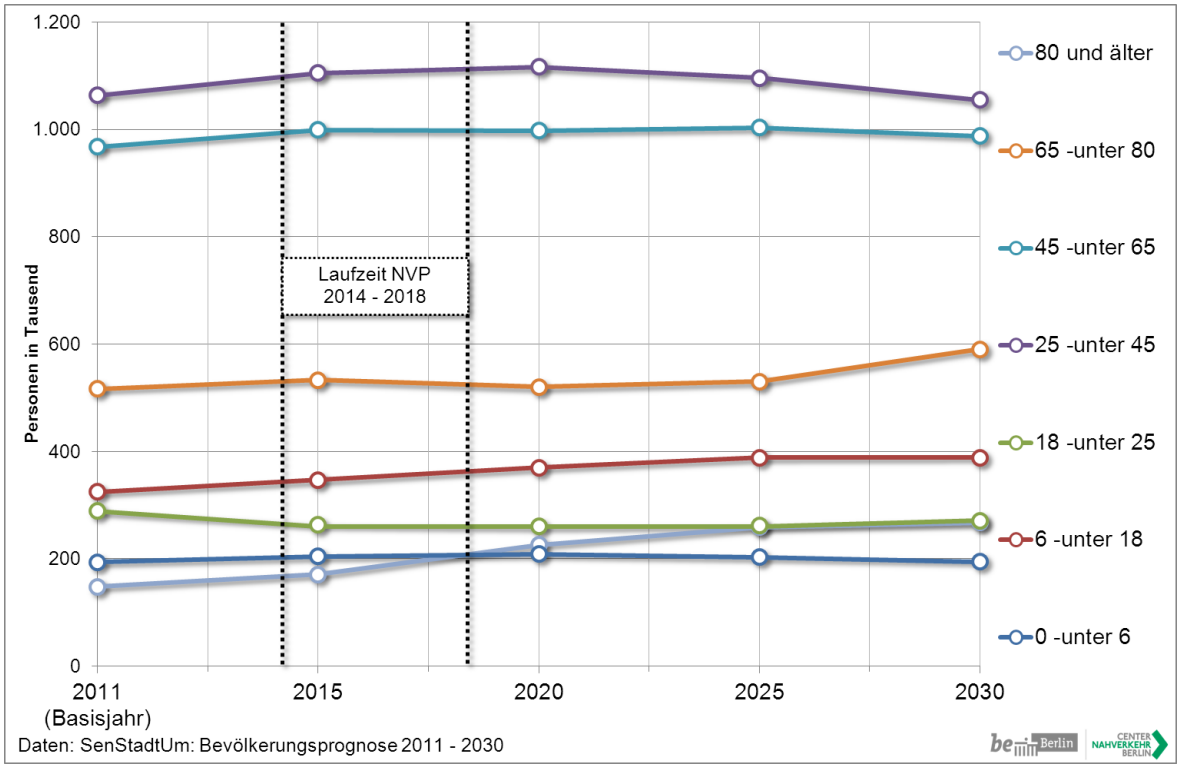
- In den äußeren Stadtteilen ist die Entwicklung dagegen sehr heterogen.
- Die insgesamt durch Wanderungsverluste geprägten Gebiete reduzieren sich in Berlin weitgehend auf
  - den nordwestlichen Stadtrand *(Frohnau/Hermsdorf/Waidmannslust)*
  - den nordöstlichen und östlichen Stadtrand *(Buch, Hohenschönhausen Nord, Marzahn, Hellersdorf)* und
  - den südlichen Stadtrand *(Gropiusstadt, Lichtenrade und Marienfelde).*

V.1.4 **Veränderung der Altersstruktur**

Das Wachstum der Bevölkerung wird nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen verlaufen. (Abbildung 60).

Vor allem die Zahl der Älteren wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. So wird die Zahl der Menschen über 65 Jahren bis zum Jahr 2030 um 29,1 % zunehmen. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung wird dann 22,8 % betragen. Vor allem die Zahl der Hochbetagten ab 80 Jahren wird rasant ansteigen. Hier wird eine Zunahme um 80,7 % von derzeit 148 Tsd. Personen auf 267 Tsd. Personen erwartet. Damit bildet diese Gruppe einen Anteil von 7,1 % an der Gesamtbevölkerung.

Abbildung 60: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Berlin bis 2030 (in Tsd.)



Die Zahl der erwerbstätigen Bevölkerung in der Altersgruppe von 18 bis 65 Jahren bleibt nahezu stabil. Differenziert nach den Altersklassen bedeutet das:

- Die Zahl der „jungen Erwachsenen“ (18-25 Jahre) wird sich um 6 % verringern
- Die Zahl der Erwerbstätigen zwischen 25 bis 45 Jahren wird um 0,6 % sinken

- Die Zahl der älteren Erwerbstätigen (45 bis 65 Jahre) nimmt um 2,1 % leicht zu

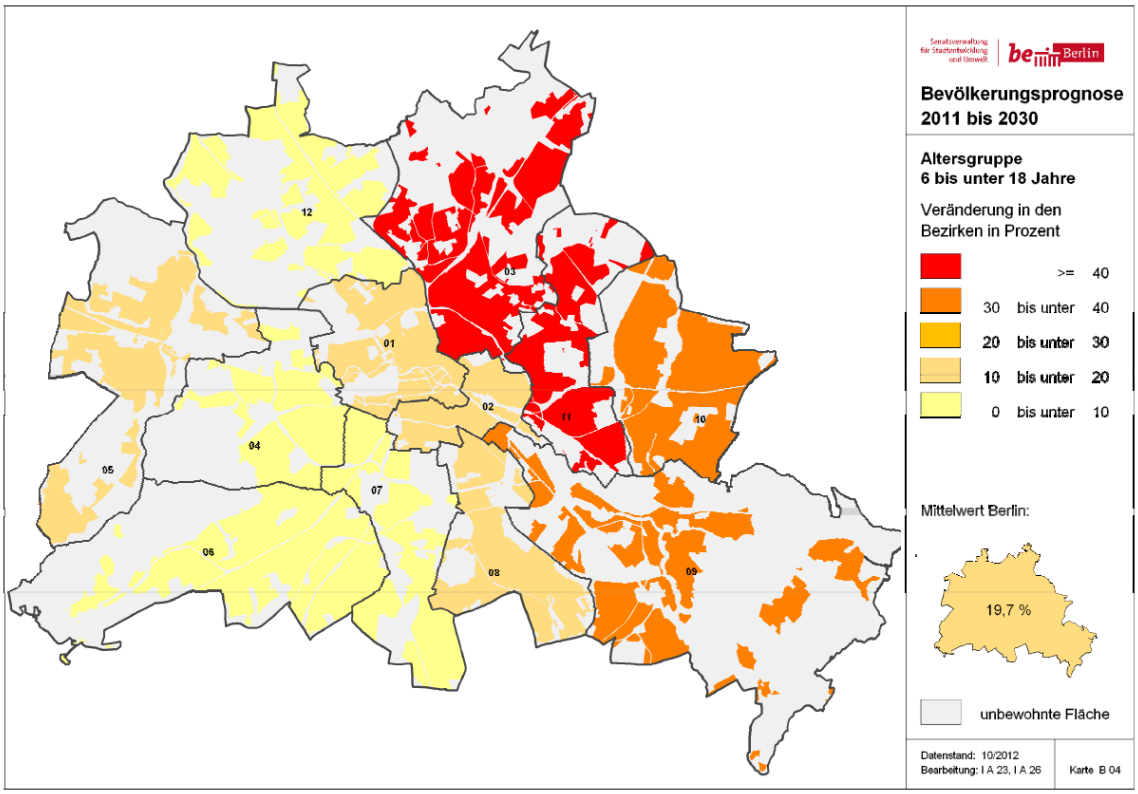
Die Zahl der Kinder und Jugendlichen im Alter unter 18 Jahren erhöht sich zwischen 2011 und 2030 um insgesamt 65 Tsd. Personen. Dies entspricht einem Zuwachs um ca. 20 %.[25]

Diese Entwicklung hat zur Folge, dass sich das Durchschnittsalter der Berliner im Prognosezeitraum von 42,3 auf 44,2 Jahre erhöhen wird.

V.1.5 **Altersstruktur nach den Bezirken**

Wie in Abbildung 61 dargestellt, können vor allem die Bezirke Pankow und Lichtenberg einen hohen Zuwachs von bis zu 40 % an Jugendlichen bis 18 Jahren verzeichnen. Aber auch in den Bezirken Treptow-Köpenick sowie Marzahn-Hellersdorf steigt der Anteil von Personen zwischen sechs und 18 Jahren um mindestens 30 %.

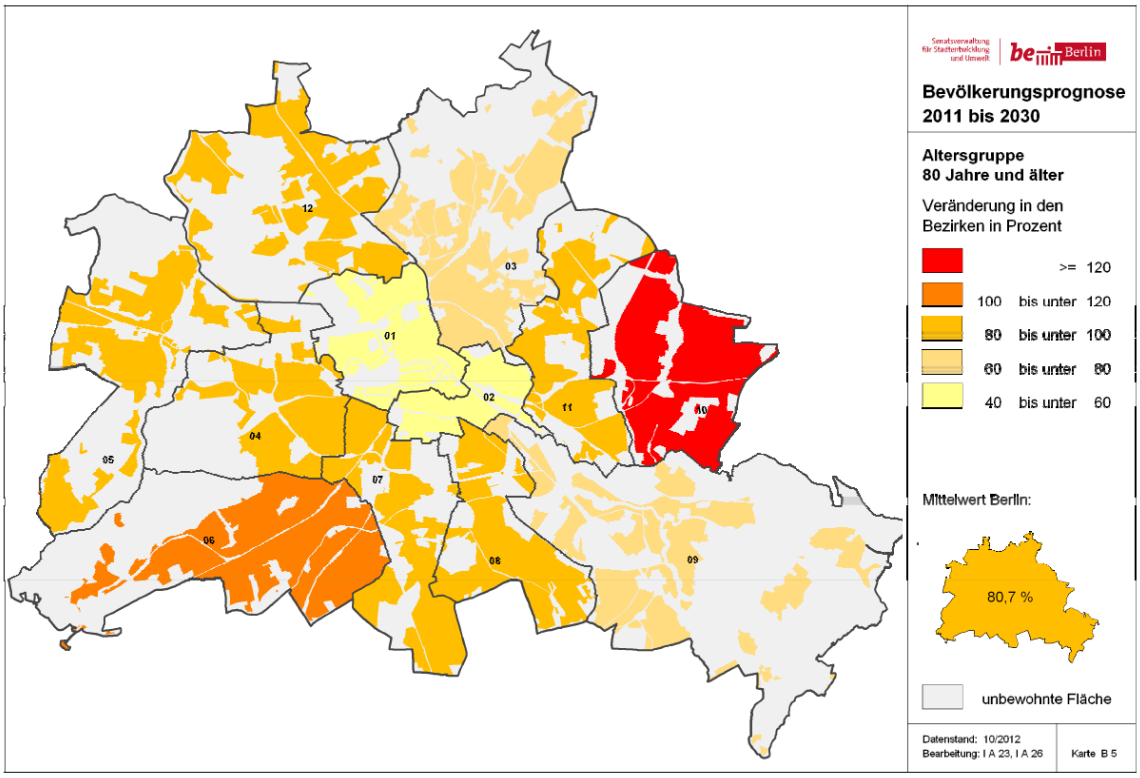
Abbildung 61: Veränderung der Altersgruppe der 6 bis unter 18jährigen 2011 bis 2030



Quelle: SenStadtUm: Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030. Kurzfassung S. 11

[25] vgl. http://www.berlin.de/landespressestelle/archiv/20121204.1340.378960.html

Abbildung 62: Veränderung der Altersgruppe 80 Jahre und älter 2011 bis 2030



Quelle: SenStadtUm: Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030. Kurzfassung S. 12

In Abbildung 62 ist die Veränderung der Altersgruppe der über 80-Jährigen nach den Bezirken dargestellt. Es ist augenscheinlich, dass vor allem im Bezirk Marzahn-Hellersdorf mit einem erheblichen Anstieg in der Gruppe der Hochbetagten zu rechnen ist. Hier wird ein Zuwachs von mehr als 120 % erwartet. Steglitz-Zehlendorf rangiert im stadtweiten Vergleich an zweiter Stelle. Dort wird ein Anstieg von mindestens 100 % prognostiziert. Lediglich in Mitte und Friedrichshain fällt der Zuwachs der Hochbetagten vergleichsweise gering aus.

V.1.6 **Veränderung der Schülerzahlen**

Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft erstellt, aktualisiert und veröffentlicht regelmäßig Modelrechnungen zur künftigen Entwicklung der Schülerzahlen.[26] Diese beinhalten v. a. die öffentlichen, allgemein bildenden Schulen Berlins, beinhalten jedoch auch Angaben zu den Schulen in privater Trägerschaft. In die Modellrechnungen fließen die Bevölkerungszahlen, die Ist-Schülerzahlen des jeweiligen Schuljahres, die jeweils aktuelle und als Orientierungsrahmen für die Planungen in der Stadt beschlossenen Bevölkerungsprognose sowie die aus der Entwicklung der Vergangenheit empirisch ermittelten schulart- und bezirksspezifischen Struktur- und Übergangsquoten ein.

Die auf Basis dieser umfassenden Daten erstellte aktuelle Prognose, welche aufbauend auf den Ist-Werten des Jahres 2011/12 erstellt wurde, zeigt, dass der Trend aus den vergange-

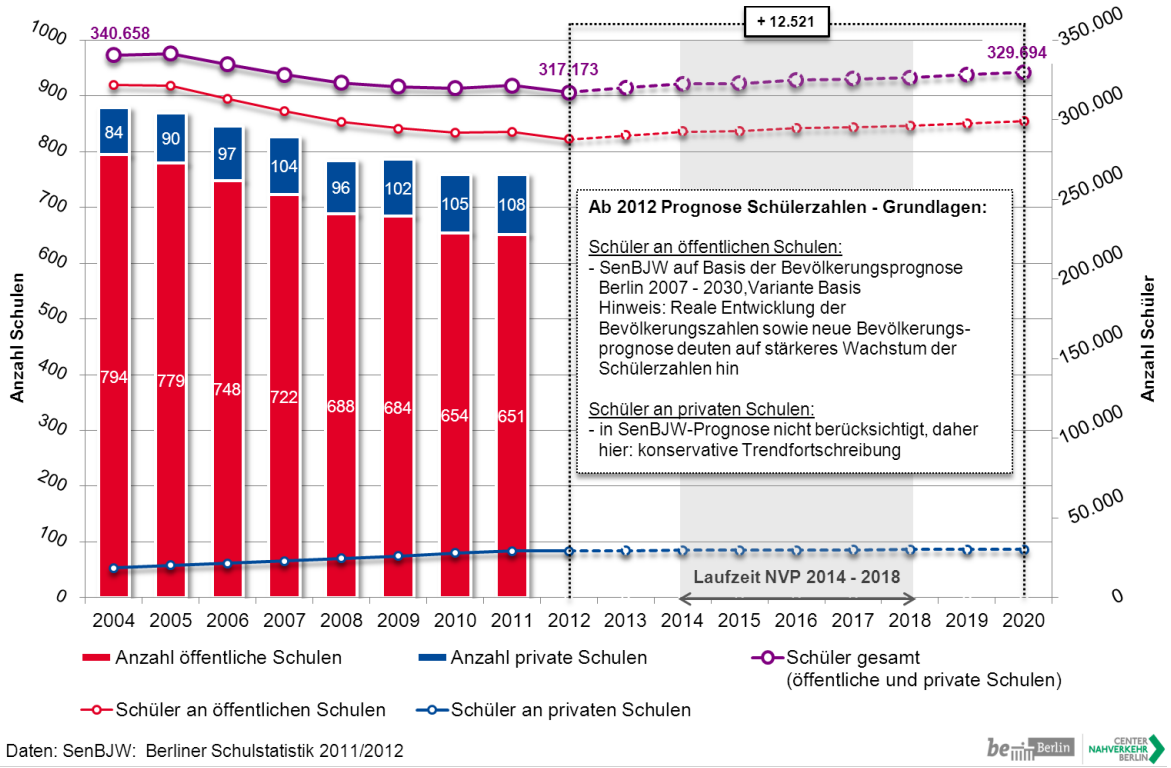
[26] Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft: Blickpunkt Schule. Aktuelle Ausgabe für Schuljahr 2011/2012 zum download unter:
http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-bildung/bildungsstatistik/ blick-punkt_schule_2011_12.pdf?start&ts=1329729903&file=blickpunkt_schule_2011_12.pdf
(Zugriff: 07.02.2013).

nen Jahren zur Abnahme der Schülerzahlen sich zwar noch bis 2012/13 fortsetzt. Damit wird der Tiefpunkt der Schülerzahlen jedoch bereits erreicht. Nach 2013 wird mit einer stetigen Zunahme der Schülerzahlen zu rechnen, die sich bis 2020/21 auf knapp 300.000 Schüler/innen allein in den öffentlichen Schulen erhöhen (Abbildung 63).

Die Anzahl der Schulen in Berlin ist seit 2004 sinkend, wobei dies nicht allein auf eine Schließung von Schulen zurückzuführen ist, sondern auch auf die Zusammenlegung von Standorten, teilweise verbunden mit dem Ausbau der Kapazitäten einzelner Standorte. Trotz Schulausbauten und -erweiterungen ist daraus eine Verlängerung der Reiseweiten im Schülerverkehr absehbar, welche durch den Wegfall des Wohnortbezugs bei der Schulwahl weiter verstärkt wird.

Inwieweit die Zunahme der Schülerzahlen eine Neuschaffung bzw. den weiteren Ausbau von Schulstandorten erfordert und wie dies ggf. zeitlich und räumlich umgesetzt wird, kann derzeit nicht gesagt werden. Aus der räumlichen Verteilung der Bevölkerungs- bzw. altersstrukturellen Entwicklung (Abbildung 61) zeigt sich, dass vor allem die innerstädtischen „Straßenbahnbezirke“ im Ostteil der Stadt mit einer weiteren Zunahme bei der Gruppe von Kindern im schulfähigen Alter (6 bis 18 Jahre) rechnen müssen. Hier steigt die Nachfrage nach Angeboten im Schülerverkehr entsprechend besonders an, so dass ausreichend Kapazitäten v.a. in der HVZ, aber auch in Bezug auf die Freizeit- und Wochenendverkehre angeboten werden müssen. Durch die Beschaffung einer entsprechenden Anzahl von längeren Straßenbahnfahrzeugen, die flexibler eingesetzt werden können („Zweirichter“) haben Aufgabenträger und BVG diesbezüglich bereits ein gewisses Maß an Vorsorge getroffen. Aufgrund des stadtweiten Wachstumstrends wird innerhalb der Laufzeit des NVP 2014-2018 das Thema der Schülerverkehre jedoch dauerhaft beobachtet werden müssen, um über entsprechende Maßnahmen der Angebotsplanung und ggf. die Bestellung von Mehrleistungen im Schülerverkehr für angemessene Angebote zu sorgen.

Abbildung 63: Entwicklung der Schülerzahlen 2004-2011 und 2012-2020 (Prognose)



Daten: SenBJW: Berliner Schulstatistik 2011/2012

V.2 Wirtschafts- und Flächenentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung Berlins hängt mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und Europa zusammen. Prognosen darüber, welchen Pfaden die Wirtschaftsentwicklung der nächsten Jahre folgen wird, zeichnen sich daher in hohem Maße durch Unsicherheit aus. Allerdings haben die letzten Jahre gezeigt, dass die Berliner Wirtschaft – und damit auch die Arbeitsplatzentwicklung – nicht unbedingt dem gesamtdeutschen Verlauf folgen, da die Branchen- und Arbeitsplatzstruktur sich seit 1990 unterschiedlich entwickelt hat. Die Finanzkrise 2008/2009 hat den Forschungs-, Dienstleistungs- und High-Tech-Standort Berlin beispielsweise weniger stark getroffen, als dies bei anderen Bundesländern mit einer industriell geprägten Wirtschaftsstruktur der Fall ist.

Das Land Berlin investiert erheblich in die weitere Stärkung der Berliner Wirtschaft, um die unter positiven Vorzeichen vollzogenen Entwicklungen der letzten Jahre weiter zu stärken. Berlin verfügt über ein großes Potenzial an Arbeitskräften, welches durch geeignete Maßnahmen im Bereich Schul-, Aus- und Weiterbildung (u. a. für Jugendliche und Menschen mit Migrationshintergrund) sogar noch mehr ausgeweitet werden kann. Ein weiterer für die Ansiedlung von Unternehmen und die Stärkung von Wirtschaftskraft wesentlicher Standortfaktor liegt in der Verfügbarkeit von Flächen, die für Arbeits-, Büro- und Wohnstandorte entwickelt werden können. Das aktuelle „Flächenmonitoring 2011“[27] der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weist für Berlin knapp 5.000 ha Fläche aus, die für weitere Entwicklungen zur Verfügung stehen. Von diesen fallen rund drei Viertel auf die bauliche Entwicklung. 2.500 ha (also knapp die Hälfte der Gesamtfläche) gehört zur baulichen Innenentwicklung und 1.300 ha zur baulichen Außenentwicklung.

Aufbauend auf die Flächeninanspruchnahme der letzten 10 Jahre (ca. 110 ha p.a.) würde das Flächenangebot allein für die bauliche Innenentwicklung rein rechnerisch für die nächsten 25 Jahre ausreichen. Allerdings kommen durch Umnutzungen, Freiwerdung von Flächen etc. auch immer wieder neue Flächenpotenziale hinzu.

Ein Teil der Flächen für die Weiterentwicklung befindet sich an großflächigen Standorten wie beispielsweise dem Flughafen Tegel (Umnutzungspotenziale nach Schließung im Zuge Eröffnung Flughafen BER) oder auf Industriebrachen in Südosten der Stadt. Wenngleich diese – und andere Lagen – vergleichsweise gut integriert in das funktionale und verkehrliche Netz der Stadt sind, so ist ihrer derzeitige Anbindung und Erschließung in vielen Fällen einer qualitativ hochwertige (Nach-)Nutzung nicht angemessen.

Um eine Entwicklung zu ermöglichen, Potenziale zu heben und so die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt weiter voran zu treiben, ist eine gute ÖPNV-Erschließung eine wesentliche Voraussetzung. Nur so kann die Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits-, Industrie- und Gewerbestandorten für Arbeitnehmer, Geschäftstreibende, Dienstleister und Kunden gewährleistet werden.

V.3 Soziale Stadtentwicklung

Wie in Kapitel 2.1.3 erläutert, befinden sich in Berlin die meisten Gebiete mit sozialstrukturellen Defiziten und/oder negativen Entwicklungsdynamiken in innenstädtischen, integrierten Lagen. Diese sind in der Regel gut mit dem ÖPNV erschlossen, so dass die in diesen Gebie-

[27] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: „Flächenmonitoring 2011“. Hinweis: Im Monitoring erfasst werden Flächen ab 1 ha Größe. Zum download unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/flaechenmonitoring/

ten lebenden Berliner/innen die gleichen Mobilitätschancen geboten werden, wie den Bewohner/innen besser situierter Wohnlagen.

Das „Monitoring soziale Stadtentwicklung 2011“ weist zudem auf die sozialräumlichen Effekte der Zu- und Binnenwanderung hin. Zu diesen gehört die selektive Zuwanderung sozial schwächerer Haushalte bei gleichzeitiger Abwanderung sozial bessergestellter Haushalte in der westlichen Innenstadt. Für die östliche Innenstadt legen Wanderungsvolumen und -saldo nahe, dass Haushalte mit Kindern verstärkt abwandern, während kinderlose, möglicherweise sozial bessergestellte Haushalte zuwandern. Die östliche Außenstadt weisst Anzeichen für den Zuzug einkommensärmerer Haushalte mit Kindern aus der Innenstadt auf. Die Aussagen des Monitorings sind dabei jedoch lediglich als erste Hinweise auf mögliche sozialstrukturelle Verschiebungen zu sehen. Belastbare Daten sind bislang zu diesen Entwicklungen in Berlin nicht vorhanden.

Dem Mangel an Daten und aussagekräftigen Informationen steht derzeit eine sehr kontroverse und oft auch emotional geführte Debatte um die soziostrukturellen Entwicklungen in Berlin gegenüber. Diese Debatte dreht sich häufig um die Sorge vor der Verdrängung der in der Innenstadt ansässigen Wohnbevölkerung durch finanziell besser ausgestatte, neu zuziehende Haushalte. Angespornt wird diese Sorge u.a. durch die Mietpreisentwicklung in Berlin. Aufgrund der positiven Wirtschaftsentwicklung und der steigenden Zuwanderung ins Stadtgebiet sind die Preise bei Neuvermietungen zwischen 1999 und 2010 um jährlich etwa 2,5 % entsprechend 0,11 €/m² gestiegen[28]. Doch auch in bestehenden Mietverhältnissen steigen die Wohnkosten durch Anpassung an den Mietspiegel und steigende Nebenkosten. Löhne und Einkommen wachsen nicht im gleichen Maße mit. Dadurch können sich einkommensschwache Haushalte gezwungen sehen, in günstigere und oft peripher gelegenere Wohnviertel auszuweichen. Ein besonderes Augenmerk wird in den Diskussionen dabei auf die Bezieher von Transferzahlungen gelegt, für die sich angesichts der skizzierten Entwicklungen ggf. besonderer Druck aufbaut.

Allerdings: Wie groß der Einfluss von Mietpreis- und Einkommensentwicklung auf das Umzugsverhalten tatsächlich sind, ist schwierig zu beurteilen. Die Gründe für einen Umzug innerhalb des Stadtgebiets können sehr verschieden sein (Alter, Lebenszyklus, Einkommen, Arbeitsplatzwechsel, Wandel der Wohnortpräferenzen etc.). Auch kann nicht jeder Umzug, der mit ökonomischen Beweggründen einhergeht, als Verdrängung bewertet werden. Dennoch mehren sich die Anzeichen dafür, dass es im Zuge des Wachstums und der gesamthaft positiven Entwicklung Berlins auch zu sozialstrukturellen Entwicklungen mit negativen Folgeeffekten kommen könnte.

Aus Sicht der ÖPNV-Planung ist es diesbezüglich besonders relevant, die sozialstrukturellen Entwicklungen in Berlin auf kleinräumiger Ebene zu beobachten, um seinen Daseinsvorsorgeauftrag erfüllen zu können. Dies gewinnt angesichts der wachsenden Stadt Berlin an besonderer Bedeutung. Insbesondere (aber nicht nur) Haushalte, die aufgrund ökonomischer Notwendigkeiten nicht in der Nähe der Arbeitsplatzschwerpunkte in der Innenstadt wohnen können, sind zur Aufrechterhaltung ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Hier müssen ggf. neue Angebote geschaffen bzw. vorhandene Angebote verbessert werden, um der verkehrspolitischen Forderung nach „Gleichen Mobilitätschancen für alle“ (StEP Verkehr) auch zukünftig gerecht zu werden.

Darüber hinaus ist ein dichtes ÖPNV-Netz auch für die Kundenbindung und Kundengewinnung bei (wahlfreien) Haushalten mit mittlerem Einkommensniveau relevant, die lebenszyklisch bedingt aus gut erschlossenen innerstädtischen Stadtgebieten in andere, ggf. peripherer gelegene Räume umzuziehen.

---

[28] Angaben laut Mietspiegel 2011, hier: durchschnittliche Entwicklung über alle Wohnungen, zusammengesetzt aus.
Altbau bis 1949: zwischen 1999 und 2010 jährlich + 2,7 % entsprechend +0,12 €/m²
Neubau ab 1950: zwischen 1999 und 2010 jährlich +2,1 % entsprechend +0,10 € / m²

V.4 Neuregelungen des PBefG

Zum 01.01.2013 trat das neue Personenbeförderungsgesetz in Kraft. Das PBefG ist nun an die seit 03.12.2009 geltende VO (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden VO 1370/2007) angepasst worden. Bestehende rechtliche Unklarheiten – insbesondere hinsichtlich des Verhältnisses von gemeinwirtschaftlichen und „eigenwirtschaftlichen“ Verkehren sowie der Möglichkeit einer Direktvergabe an einen internen Betreiber – sind weitgehend beseitigt worden. Aufgrund des Kompromiss-Charakters ist jedoch kein vollständig konsistentes Gesetz erzielt worden, rechtliche Herausforderungen bestehen etwa hinsichtlich des weiter bestehenden Konkurrenz- und Besitzstandsschutzes bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen.

Die wichtigsten Änderungen werden im Folgenden kurz skizziert. Die Änderungen der Vorgaben zur Barrierefreiheit, die herausragende Bedeutung für die Investitionsplanung für den Berliner ÖPNV haben, werden in Kapitel 5.4.2 ausführlicher beschrieben.

V.4.1 **Inhalte der Novellierung**

Das neue PBefG belässt es bei dem Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre; es bleibt auch bei dem Nebeneinander von Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden, jedoch wird das Genehmigungsverfahren besser mit dem (beabsichtigten) Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) des Aufgabenträgers verzahnt. Die Verfahrensschritte unterscheiden danach, ob der Aufgabenträger als zuständige Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt oder wettbewerblich vergeben will oder ob er davon ausgeht, dass die ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich, das heißt ohne Zuschuss aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und ohne ausschließliches Recht erbracht werden wird.

Zentrale Änderung ist die neue Definition eigenwirtschaftlicher Verkehre, die dazu führt, dass eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehre auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA; „Auftragsverkehre“) eindeutig voneinander abgegrenzt werden. Eigenwirtschaftlich sind Verkehre, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 der VO 1370/2007, und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keinen Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 der VO 1370/2007 darstellen, gedeckt werden und soweit keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Damit ist klargestellt, dass Verkehre, die aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bezuschusst werden oder für die ein ausschließliches Recht gewährt wurde, nicht eigenwirtschaftlich sind. Die Aufgabenträger können Auftragsverkehren ein ausschließliches Recht im Sinne der VO 1370/2007 gewähren, soweit dies zu ihrem Schutz erforderlich ist.

Im Bereich des eigenwirtschaftlichen Verkehrs wurde das Genehmigungsverfahren durch die Einführung verbindlicher Antragsfristen besser strukturiert, im Fall mehrerer Antragsteller ist der durchzuführende Genehmigungswettbewerb nun zumindest rudimentär geregelt: Es erfolgt eine gemeinsame Bewertung, die Genehmigungsbehörde hat dem Antrag mit der besten Verkehrsbedienung den Zuschlag zu erteilen, Festlegungen eines Nahverkehrsplans sind hierbei „insbesondere“ zu berücksichtigen. Vorab feststehende Bewertungskriterien sind jedoch nicht vorgesehen.

Eigenwirtschaftliche Verkehre genießen weiterhin Vorrang, jedoch unter der Bedingung, dass sie im Wesentlichen gleichwertig gegenüber dem Verkehr sind, den der Aufgabenträger beauftragen will. Beabsichtigt der Aufgabenträger, einen Auftragsverkehr direkt oder im Wettbewerb zu vergeben, hat er dies vorab bekannt zu machen. In dieser Vorabbekanntma-

chung sind die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen. Die Vorabbekanntmachung eröffnet eine Dreimonatefrist für die Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge. Ein konkurrierender eigenwirtschaftlicher Antrag kann nur genehmigt werden, wenn dieser Verkehr zumindest das bisherige Angebotsniveau erreicht und darüber hinaus im Wesentlichen den Anforderungen entspricht, die der Aufgabenträger in seiner Vorabbekanntmachung aufgestellt hat. Der Aufgabenträger wird also davor geschützt, dass das von ihm gewünschte Bedienungsniveau dadurch unterschritten wird, dass einem Genehmigungsantrag für einen „schlechteren" eigenwirtschaftlichen Verkehr entsprochen wird.

Sicherstellungsumfang (ausreichende Verkehrsbedienung) im Regelfall im Nahverkehrsplan. Der Aufgabenträger hat die im öffentlichen Interesse erforderliche ausreichende Verkehrsbedienung in der Regel im Nahverkehrsplan zu definieren und zu konkretisieren. Im Rahmen dieser Planung sind daher die z. T. widerstreitenden Interessen bei der „richtigen" Ausgestaltung des ÖPNV planerisch zu bewältigen. Die daraus resultierenden Anforderungen sind konkret zu definieren. Dieses betrifft insbesondere Umfang und Qualität des Verkehrsangebot, dessen Preis, dessen Umweltqualität sowie dessen verkehrsmittelübergreifende Integration. Zur Absicherung von Auftragsverkehren sind die daraus resultierenden Anforderungen in der obligatorischen Vorabbekanntmachung transparent zu machen. Genehmigungsanträge, die die Anforderungen des Aufgabenträgers an von ihm zu vergebende Verkehrsleistungen nicht erfüllen, sind zukünftig zwingend zu versagen. Damit wird abgesichert, dass die Aufgabenträger ihren Auftrag durch Bestellung von Auftragsverkehren auch umsetzen können.

Das PBefG erklärt Direktvergaben gemäß VO 1370/2007 (interner Betreiber; Aufträgen unterhalb bestimmter Wert- oder Leistungsgrenzen) für zulässig. Die Direktvergabe an einen internen Betreiber ist damit auf „sicherere" Füße gestellt; hinsichtlich der Unterschwellen-Direktvergabe stellt sich jedoch die Frage, ob das nationale Recht die direkte eines (Privat)unternehmens ohne jeglichen Vergleich der Preise und des Leistungsangebotes erlaubt.

Die Geltungsdauer der Genehmigungen ist an die Regellaufzeiten, die die VO 1370/2007 für öDA vorsieht, angepasst worden (10 Jahre im Busverkehr, 15 Jahre bei Straßenbahnen/OBus).

Die Genehmigungsbehörde hat jährlich ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen unter Angabe von Linienführung, Geltungsdauer und Antragsfristen zu veröffentlichen.

V.4.2 **Vorgaben zur Barrierefreiheit des novellierten PBefG vom 01.01.2013**

Mit der ab 01.01.2013 in Kraft getretenen Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes wurden in § 8 Absatz 3 neue Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV aufgenommen:

„… Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind […] soweit vorhanden […] Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. …"

Diese Vorgabe baut u. a. auf den Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention auf, die die Mitgliedstaaten zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet. In der Begründung zur Neufassung wird daher das Ziel benannt, in einem überschaubaren Zeitraum eine vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Dabei sind nicht nur die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, die also bspw. auf Rollstühle oder Gehhilfen angewiesen sind, son-

dern auch die von sensorisch – d. h. in Bezug auf Hören und Sehen – eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen.

Für die Umsetzung dieses Ziels soll das Regel-Ausnahme-Prinzip zur Anwendung kommen. Im Nahverkehrsplan müssen deshalb die Ausnahmen von der Regel klar benannt und begründet werden. Das PBefG definiert die geforderte „vollständige Barrierefreiheit“ nicht näher, der Begriff der Vollständigkeit ist daher auslegungsbedürftig. Eine weithin akzeptierte Auslegung ist, dass dies einen so weit wie möglich ohne Assistenz durch Personal oder Begleitpersonen nutzbaren ÖPNV bedeutet.

Eine Anpassung der Frist (Abweichung vom 01.01.2022) sowie die Festlegung von Ausnahmetatbeständen wurde den Bundesländern allerdings in § 62 Absatz 2 ermöglicht:

„Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Entsprechend der Begründung für diesen Passus zielt dies auf die Bewältigung des für die Barrierefreiheit erforderlichen Investitionsvolumens und die Investitionszyklen bspw. bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen. Auch dauerhafte Ausnahmen sind möglich, wenn z. B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfelds nicht gewährleistet ist. Weitere Einschränkungen können sich ergeben, wenn eine Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Im NVP 2014-2018 werden daher die bereits weitreichenden Vorgaben im Land Berlin zur stufenlosen Zugänglichkeit von S-, U- und Regionalbahnhöfen sowie Haltstellen von Bus und Straßenbahn fortgeschrieben und um die Anforderungen aus dem novellierten PBefG erweitert werden. Im Straßenbahn- und insbesondere Busnetz wird es allerdings erforderlich sein, von den Ausnahmemöglichkeiten des PBefG Gebrauch zu machen, da auf Grund langer Investitionszyklen bei der Straßenbahninfrastruktur sowie des Investitionsvolumens bei den Bushaltestellen die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit unrealistisch ist (vgl. Kapitel 4.6.5).

Neben der stufenlosen Zugänglichkeit wird der NVP Vorgaben zur Informationsbereitstellung im Zwei-Sinne-Prinzip in Fahrzeugen und Bahnhöfen machen.

V.5 Elektromobilität

Elektromobilität, also das Fahren mit im beste Falle aus regenerativen Quellen erzeugtem Strom statt mit fossilen Brennstoffen, hat sich in den letzten drei Jahren zu einem Thema entwickelt, das viel beachtet und mit großen Hoffnungen hinsichtlich einer ökologischen Verkehrswende verbunden wird. Dabei ist festzuhalten, dass Elektromobilität im ÖPNV bereits seit Jahrzehnten die Praxis ist. Dennoch besteht auch hier Potenzial zur Weiterentwicklung.

Wenngleich der ÖPNV grundsätzlich je beförderter Person deutlich umweltfreundlicher als die Fahrt im Pkw ist, bieten die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität weitere Potenziale, die Umweltfreundlichkeit des straßengebundenen ÖPNV weiter zu steigern. So werden in einer schnell wachsenden Anzahl an Städten im In- und Ausland Hybrid- oder Vollelektrobusse eingesetzt, mit deren Hilfe der lokale Schadstoffausstoß erheblich gesenkt werden kann. Von den lokalen Emissionen sind stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen betroffen, für deren Anwohner/innen die Belastungen zu einer erheblichen Reduzierung der Lebensqualität führen. Gerade in dicht bebauten Innenstadtgebieten können die neuen Antriebstechniken entsprechend zu Umweltentlastungen und der Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen beitragen. Derzeit stellen sich allerdings noch Fragen der langfristigen Zuverlässigkeit der neuen Technologien und der Wirtschaftlichkeit, die von

den hohen Kosten für die Batterien belastet wird. Aus diesem Grund haben sich die Länder Berlin und Brandenburg im Jahr 2012 gemeinsam erfolgreich beim Bund als „Schaufensterregion Elektromobilität“ beworben, in dessen Rahmen u. a. auch die probeweise Umstellung einer BVG-Buslinie auf elektrisch angetriebene Busse geprüft wird. Die in diesem Pilotprojekt gewonnenen Erkenntnisse könnten für einen möglichen späteren umfassenden Einsatz von Elektrobussen in Berlin genutzt werden.

V.6 Mobile Dienste

Wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig hat die Computerbranche in den vergangenen Jahren Innovationen hervorgebracht. Von besonderer Relevanz für das tägliche Leben hatte dabei die Entwicklung des Smartphones, mit dem mobiles Internet allzeit und ortsungebunden verfügbar ist. Die Anzahl an Smartphone-Nutzer in Deutschland nimmt rasant zu. So nutzen laut einer repräsentativen, internationalen Studie im Auftrag des Internet-Konzerns Google mittlerweile (Stand 2012) rund 30 % der Deutschen ein Smartphone.[29] Mit der zunehmenden Marktdurchdringung mit Smartphones und i.d.R. dem damit verbundenen mobilen Internet ergeben sich neue Informationsmöglichkeiten, Kommunikationskanäle und potentiell veränderte Mobilitätsmuster.

Immer mehr Aktivitäten können mithilfe des mobilen Internets zeitlich flexibel und ortsunabhängig erledigt werden. Damit sinkt für bestimmte Branchen und Berufe die Notwendigkeit, (Erwerbs-)Arbeit an einem bestimmten, fest definierten Ort auszuführen, weiter. Theoretisch könnte der klassische Büroarbeitsplatz obsolet werden und durch flexible Arbeitsformen ersetzt werden. Wenngleich eine derartige Entwicklung aktuell noch nicht messbar ist und auch offen ist, ob sich dies langfristig tatsächlich so einstellen wird, könnte damit die Anzahl an Berufspendler sinken, bzw. sich zeitlich von der typischen morgendlichen und nachmittaglichen Hauptverkehrszeit wegverlagern.

Das Mobilitätsverhalten kann mit den Möglichkeiten des Web 2.0 und mobilen Internet aber auch zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden. So bieten die neuen Informationsmöglichkeiten in Echtzeit auf dem mobilen Endgerät des Nutzers ein großes Potential für den ÖPNV. Es ermöglicht dem Fahrgast, sich über die aktuelle Verkehrssituation zu informieren und seine Reisekette dynamisch daran anzupassen. Die Informationen der Verkehrsunternehmen zu geplanten oder kurzfristigen Störungen können bei der weiter wachsenden Anzahl an Smartphone-Nutzern eine deutlich größere Reichweite in erheblich kürzerer Zeit erreichen. Dies kann die ÖPNV-Nutzung für den Fahrgast einfacher, angenehmer und effizienter machen und so zu einer höheren Kundenzufriedenheit und -bindung führen.

Aus diesen Gründen kommt einer integrierten, aktuellen und leicht zu handhabenden Informationsfamilie für den ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. Dabei sind - neben der Weiterentwicklung der Informationsdienste - die vollständige Einbeziehung von Echtzeitdaten von BVG und S-Bahn Berlin in die Fahrgastinformation, die Bereitstellung von allgemeinen Störungsinformationen auch zu Rolltreppen und Aufzügen sowie die Nutzung der Echtzeitdaten für die Anschlussüberwachung vor allem zwischen S-Bahn und BVG von besonderer Bedeutung.

Auch eine intelligente Verknüpfung von Informationen zum ÖPNV mit denen anderer Verkehrsträger kann eine flexible, intermodale Wegeplanung ermöglichen und so potentiell die Notwendigkeit des Besitzes eines privaten Pkw in Ballungsräumen reduzieren.

---

[29] siehe http://www.thinkwithgoogle.com/mobileplanet/de/

Bislang werden allerdings die Daten von Verkehrsunternehmen überwiegend restriktiv gehandhabt, so dass die Software-Entwicklung (so genannte „Apps“) von Drittanbietern im Bereich des ÖPNV in Deutschland bislang weit weniger vielseitig ist, als im internationalen Vergleich. Der VBB hat im Herbst 2012 in Zusammenarbeit mit der Open Knowledge Foundation[30] erstmalig die Soll-Fahrplandaten des Verbundraumes frei im Internet zugänglich gemacht. Perspektivisch sollen auch Echtzeitinformationen zur Verfügung gestellt werden. Der VBB folgt mit seiner Initiative der Open Data-Strategie des Landes Berlin, in deren Rahmen auch eine Vielzahl an Geodaten veröffentlicht wurde.

Doch auch in nicht durch ein Verkehrsunternehmen oder -verbund gesteuerten Kanälen werden Informationen zwischen ÖPNV-Nutzer/innen ausgetauscht, oder wird das aktuelle Verkehrsgeschehen kommentiert. Hierbei nehmen die Social Media-Angebote von Facebook, Twitter und Co. eine immer schneller wachsende Bedeutung ein, die auch insbesondere in Verbindung mit mobilem Internet benutzt werden. Hierbei ergeben sich sowohl Risiken als auch Chancen für die Verkehrsunternehmen und -verbünde, die sich den Herausforderungen im Bereich der Kundenkommunikation stellen.

Neben der Informationsverbreitung über neue Kanäle können sich zukünftig Potentiale im Bereich des mobilen Ticketing („Handyticket“) oder des zahlungsmittelfreien Bezahlens über Mobiltelefone (Mobile Payment) ergeben. Es ist davon auszugehen, dass die hierzu im In- und Ausland angestoßenen Entwicklungen mittelfristig einen Durchbruch erreichen. Für den VBB ist – nach dem Produktivstart des Elektronischen Tickets „VBB-*fahr*Card“ für Zeitkartenkunden Anfang 2013 – die Einführung eines “Handytickets“ in Vorbereitung.

V.7 Schlussfolgerungen für den NVP 2014-2018

Der im vorangegangenen erfolgte Ausblick in Verbindung mit den in den Kapiteln 2 bis 4 dargestellten Entwicklungen der letzten Jahren lassen darauf schließen, dass der ÖPNV in Berlin weiter an Bedeutung gewinnen wird und mit Nachfragezuwächsen zu rechnen hat.

Bevölkerungs-, Wirtschafts-, Flächen- sowie soziale und technische Entwicklung überlagen sich dabei und sorgen dafür, dass die Aussichten für den ÖPNV dynamisch und vielfältig sind. Nicht jeder Trend wird sich lokal gleichermaßen niederschlagen, entsprechend werden auch die Anforderungen konkret vor Ort teilweise divergieren (z. B. in Bezug auf das Nebeneinander von Alterung einerseits und Zuzug bzw. Zunahme jüngerer Altersgruppen andererseits).

Für die ÖPNV-Planung der nächsten Jahre ist in diesem Zusammenhang vor allem wichtig: Berlin ist eine wachsende Stadt. Die steigenden Bevölkerungszahlen in der Stadt ebenso wie im an Berlin grenzenden Brandenburger Umland wirken nachfragesteigernd und führen auch dazu, dass sich die Beziehungen zwischen Stadt und Umland weiter intensivieren. Das Bevölkerungswachstum ist weit überwiegend Ergebnis von Zuwanderungen. Häufig sind es junge Menschen, die nach Berlin zuziehen. Diese neue Generation von Berliner/innen bringt ein anderes Mobilitätsverhalten mit in die Stadt. Die Statistik zeigt, dass gerade in Kernstädten wie Berlin die Autonutzung rückläufig ist.[31] Vor allem junge Leute verzichten gern auf das eigene Auto und nutzen verstärkt den Umweltverbund. Diese Veränderungen im Mobilitätsverhalten entsprechen den verkehrspolitischen Zielen des Landes, nach denen der Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, weiter gesteigert werden soll. Wenn die ver-

---

[30] Die Open Knowledge Foundation Deutschland e.V. ist ein gemeinnütziger Verein in Berlin, der sich für die Verbreitung von freiem und offen zugänglichem Wissen in der Gesellschaft einsetzt. Siehe http://okfn.de/about/

[31] vgl. z. B.: infas, DLR i.A. des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Bonn, Berlin 2010.

kehrspolitischen Ziele des Landes (als Modal Split-Ziele im StEP Verkehr operationalisiert) erreicht werden und eine wachsende Bevölkerung häufiger Busse und Bahnen nutzt, so lässt sich daraus überschlägig bereits der erste Beleg für die wachsende Nachfrage ableiten: Demnach wird bis 2020 die Zahl der mit dem ÖPNV abgewickelten Wege im Vergleich zu 2011 um etwa 90 Mio. Wege pro Jahr ansteigen.

Einer der wichtigsten Gründe für die Zuwanderung nach Berlin ist sicherlich, dass Menschen von überall her mit dem Leben in der Stadt gute Arbeitsplätze und damit die Möglichkeit für den wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg verbinden. Das Land Berlin tut viel dafür, um die Erstarkung des Wirtschaftsstandorts weiter voran zu treiben. Flächenpotenziale, um neue Standorte für Wohnen und Arbeiten zu schaffen bzw. bestehende Standorte weiter zu entwickeln, sind ausreichend vorhanden. Doch um eine zur Verfügung stehende Fläche in einen attraktiven Standort zu verwandeln, wird ein hochwertiges ÖPNV-Angebot benötigt.

Als Wohn- wie als Wirtschaftsstandort sind insbesondere innerstädtische, integrierte Lagen attraktiv. Ob Wohnen oder Arbeiten: Für eine Weiterentwicklung der Nutzungen werden auch der Innenstadt ÖPNV-Angebote in einer Leistungsfähigkeit und Qualität benötigt, die dort im Moment nicht überall gegeben sind. Wenn plötzlich mehr Menschen an einem Ort leben, so müssen mehr Fahrten im dichteren Takt angeboten werden, es werden direktere Verbindungen gebraucht, Verkehre müssen teilweise neu eingerichtet, (Bus-)Linien umgelegt werden. Und wenn neue Arbeitsplätze entstehen, müssen die Beschäftigte diese gut erreichen können – unabhängig davon, ob sie in einem festen Arbeitsverhältnis täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr tätig sind, als Freiberufler öfter die Nacht oder das Wochenende durcharbeiten, oder im Schichtdienst außerhalb der Hauptverkehrszeiten von und zu ihren Arbeitsplatz fahren müssen. Der Bus übernimmt eine wichtige Rolle bei der Anbindung neuer Standorte, da die Angebotsgestaltung hier am flexibelsten möglich ist und eine Anpassung der Infrastruktur für schienengebundene Verkehrsmittel nur mittelfristig möglich ist und einen erheblich höheren finanziellen Aufwand erfordert.

Fasst man all diese Entwicklungen – Bevölkerungszunahme, Mobilitätstrends, Wachstum der Arbeitsplätze, Entwicklung neuer Standorte und Flächen sowie ein zusätzlicher Erschließungsbedarf aufgrund der Alterung Berlins (die durch das Bevölkerungswachstum nicht ausgeglichen wird) – zusammen, so lässt sich bis 2018 eine Nachfragesteigerung von fast 10 % erwarten. Um dieser Mehrnachfrage zu ermöglichen bzw. zu bewältigen, müssen neue Angebote geschaffen bzw. bestehende verbessert und verdichtet werden.

Im Zusammenhang mit der dargestellten Nachfragesteigerung muss auch das Thema „Kennzeichnung des Tarifgebietes“ immer wieder in den Fokus gerückt werden. Jüngste Marktforschungen belegen, dass noch immer ein Großteil der ÖPNV-Kunden nicht weiß, dass alle Verkehrsmittel mit einem Fahrausweis genutzt werden können. Dieser Erkenntnis muss – auch vor dem Hintergrund des massiven Zuzugs nach Berlin – durch die Kennzeichnung der Verkehrsmittel, Vertriebstechnik und der Haltestellen/Bahnhöfe gemäß den Vorgaben des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg Rechnung getragen werden.

Der Leistungsaufwuchs bei der S-Bahn sowie bei den Regionalverkehren, der sich u. a. aus der Flughafenanbindung bzw. für Verkehre infolge von Infrastrukturmaßnahmen (S21, Bahnhof Ostkreuz etc.) ergibt, ist bereits weitestgehend vertraglich abgesichert, wenngleich hier noch Verschiebungen möglich sind. Anders verhält es sich bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Hier ist das zur Verfügung stehende Leistungsvolumen auf Grundlage des Verkehrsvertrags zwischen dem Land und der BVG nach oben hin begrenzt. Das bedeutet konkret: Wenn an einer Stelle im Netz Angebote neu geschaffen oder verbessert werden sollen, so müssen diese Verbesserungen über Kürzungen an anderer Stelle gegenfinanziert werden. Dieses im Verkehrsvertrag angelegte Prinzip der Umbestellung ist mehrfach erfolgreich praktiziert worden. So wurde beispielsweise die Verdichtung des U-Bahntaktes am Wochenende über die Reduzierung nicht nachgefragter Busleistungen (im Frühverkehr, in Industriegebieten etc.) gegenfinanziert. Mittlerweile sind die Potenziale für Kürzungen jedoch bereits fast vollständig ausgeschöpft, nur noch maximal 1-2 Prozent der Mehrnachfrage lässt sich dar-

über abdecken. Weitere Kürzungen (v. a. außerhalb des S-Bahn-Rings) würden dazu führen, dass die Standards, mit welchem das Land Berlin die Daseinsvorsorge im ÖPNV sichert, unterschritten werden müssten.

Die bereits gestiegene und weiter steigende Nachfrage im ÖPNV erfordert also ein Aufwachsen des Leistungsvolumens. Ersten Annährungen zufolge liegt dieser Leistungsmehrbedarf bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus bei gut 4 %. Dies entspricht einem Leistungsaufwuchs von ca. 5,2 Mio. Nutzwagenkm bzw. Nutzzugkm pro Jahr zusätzlich zu den derzeitigen Leistungsvorgaben des Verkehrsvertrags

Gelingt es nicht, diesen vergleichsweise moderaten Leistungsaufwuchs zu erzielen, wird sich die Nutzbarkeit und Qualität des ÖPNV-Angebots in der Stadt voraussichtlich für alle Berliner/innen verschlechtern. Busse und Bahnen werden öfter überfüllt sein, häufiger können Fahrgäste an den Haltestellen nicht mitgenommen werden. Für immer mehr Menschen, darunter immer mehr alte Menschen, werden die Wege zur Haltestelle ebenso wie die Wartezeiten länger. Neu entwickelte Wohngebiete und Arbeitsplatzstandorte können nicht ohne weiteres an den ÖPNV angebunden werden, die Standortqualitäten werden so eingeschränkt. Sehr wahrscheinlich werden Fahrgäste, denen Alternativen zur Verfügung stehen, in der Folge dem ÖPNV den Rücken kehren. Einige werden wohl auf das Fahrrad umsteigen, viele jedoch sicherlich auf das Auto. Dies stellt die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Landes mehr als in Frage, und auch die Umweltziele könnten dadurch verfehlt werden.

Im Rahmen der Fortschreibung bzw. der späteren Umsetzung des Nahverkehrsplans 2014-2018 muss daher für alle Verkehrsmittel intensiv geprüft werden, welche Leistungsvolumina benötigt werden, in welchem Umfang diese noch aus dem bestehenden System selbst heraus frei gemacht werden können und inwieweit die Standards der NVP noch Anpassungen oder Änderungen ermöglichen oder aber vor dem Hintergrund von Nutzen und Aufwand selbst hinterfragt werden müssen.