

■ Berlin

Eckpunkte für den Nahverkehrsplan 2010 bis 2014

aus SIGNAL 05/2010 (November 2010), Seite 22 (Artikel-Nr: 10000771)
Abgeordnetenhaus von Berlin

Das Abgeordnetenhaus hat am 1. Juli 2010 den vom Senat am 10. November 2009 beschlossenen Eckpunkten für den Nahverkehrsplan 2010 bis 2014 zugestimmt. Der Senat ist aufgefordert worden, bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans 2010 bis 2014 die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

1. Einbehaltene Bestelltentgelte

Einbehaltene Bestelltentgelte für den ÖPNV wegen Nicht- oder Schlechtleistungen der Verkehrsunternehmen werden ihrer Zweckbindung entsprechend wieder zur Verbesserung des Nahverkehrs eingesetzt. Vorgesehene Mittel für Einzelmaßnahmen werden ab einer Grenze von 3,0 Millionen Euro durch Beschluss des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses freigegeben. Über die anderen Maßnahmen ist das Abgeordnetenhaus in Kenntnis zu setzen.

2. S-Bahn

Die für die Anbindung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg-International Willy-Brandt erforderlichen Mehrleistungen bei der S-Bahn gehen nicht zulasten des heutigen Verkehrsangebotes. Für den S-Bahn Verkehr ist die verbindliche Vorgabe von Zuglängen durch den Aufgabenträger vorzusehen. Das Angebotskonzept zur Anbindung des Süd-Ost-Raumes - Strecken nach Königs Wusterhausen, Flughafen Berlin-Brandenburg und Spindlersfeld - in Richtung S-Bahn-Ring und Innenstadt wird überprüft.

3. Beschleunigung

Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Straßenbahn und Bussen ist durch umfassende Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenraum signifikant zu erhöhen, um auch die Fahrplanstabilität deutlich zu verbessern. Auf der Basis infrastruktureller und verkehrlenkender Maßnahmen ist eine im Fahrplan wirksame Beschleunigung zu erreichen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die BVG etablieren die erforderlichen Prozesse, um kontinuierlich die Hemmnisse zu identifizieren und zu beseitigen, die einem stabilen und zügigen Betriebsablauf sowie einer Umsetzung der Beschleunigung in den Fahrplan entgegenstehen. Im Nahverkehrsplan werden mindestens zwei Pilotprojekte zur Beschleunigung mit jeweils einer Straßenbahn- und Buslinie so ausgewählt, dass mit dem Erfahrungsgewinn aus diesen Pilotlinien übertragbare Ergebnisse für eine spätere Umsetzung im ganzen Netz auf Linien mit hoher Fahrgastrelevanz und öffentlicher Wahrnehmung erzielt werden können. Die Linienauswahl erfolgt daher nach den Kriterien: übergeordnete Bedeutung der Linie, aktuelle Probleme bei Pünktlichkeit und Fahrgeschwindigkeit, Übertragbarkeit der Problemlösungen und positive Einschätzung der Realisierbarkeit bis 2014.

4. Umstieg

Zum Erreichen der Haupt- und Stadtteilzentren sowie wichtiger sozialer Einrichtungen



Neue Straßenbahn vom Typ »Flexity Berlin« in der langen Version mit 40 Metern. Nach der IGEB hat nun auch das Berliner Abgeordnetenhaus gefordert, den »Anteil der langen Fahrzeuge gegenüber dem bisherigen Beschaffungsansatz zu erhöhen«. (Foto: Marc Heller)

sollen die Verbindungsstandards in der Regel auf einmaliges Umsteigen verbessert werden.

5. Betriebszeiten

Die Betriebszeiten der Hauptverkehrszeit sind in der Innenstadt und in den Zentren individuell zu überprüfen und ggf. anzupassen, wie es bereits bei der U-Bahn im Abendverkehr erfolgt ist.

6. Anpassung des Liniennetzes

Anpassung des Liniennetzes - an die veränderten Standorte des Einzelhandels und an die neuen Gegebenheiten durch die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen.

Solange eine Anbindung des Ostkreuzes durch die Straßenbahn nicht erfolgt ist, ist die bisherige Straßenbahntrassenführung sicherzustellen. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist das Nahverkehrsangebot hinsichtlich der Auswirkungen von Bevölkerungswanderungen aus der Innenstadt in Außenbezirke einer Prüfung zu unterziehen. Die investiven Maßnahmen an der Straßenbahnlinie 62 sind zu realisieren, damit der vorgesehene 10-Minuten-Takt bis zum S-Bahnhof Mahlsdorf im NVP-Zeitraum bestellt werden kann. Die notwendigen investiven Maßnahmen zur Verlängerung der M13 bis zum U-Bahnhof Warschauer Straße sind zu realisieren, damit die Linienverknüpfung M13 und U1 vollzogen werden kann.

7. Fahrzeugbeschaffung

Damit während der Einsatzzeit der neuen Straßenbahnen ein ausreichendes Platzangebot besteht, keine Restriktionen für fahrgastfreundliche Infrastrukturumgestaltungen, z. B. Linksbahnsteige und Verkürzung der Umsteigewege, entstehen und um eine Vorfestlegung gegen Netzerweiterungen zu vermeiden, wird die Fahrzeugbeschaffung durch folgende Vorgaben konkretisiert:

Der Anteil der langen Fahrzeuge ist gegenüber dem bisherigen Beschaffungsansatz zu erhöhen. Zumindest für die fünf fahrgaststärksten Metrolinien sind in der Regel lange Fahrzeuge zu beschaffen. Der Anteil der Zweirichtungsfahrzeuge ist so zu bemessen, dass der Umsetzung der vorhandenen Infrastrukturplanungen - z. B. Neubaustrecke Kulturforum, Verkürzung der Umsteigewege in Mahlsdorf, Lichtenberg und an der Warschauer Straße, Linksbahnsteige Schönhauser Allee - keine fahrzeugseitigen Restriktionen entgegenstehen.

8. Kundenfreundlichkeit

Eine verbindliche Kundencharta ist für alle Verkehrsunternehmen durch den VBB zu definieren und in den entsprechenden Verkehrsverträgen durch den Senat umzusetzen. Ein besonderer Schwerpunkt soll dabei auf einheitliche Standards für Beschwerden und Entschädigungsleistungen anstelle nicht erbrachter Verkehrsleistungen gelegt werden. (Drucksache 16/3370)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000771>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten