



Foto: BVG/Thomas Meyer

## Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

# Mobilitätslösungen für den urbanen Verkehr

**Dr. Sigrid Evelyn Nikutta**, Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum (DVF), Präsidiumsmitglied im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Vor einigen Monaten, am 9. November 2014, feierte ganz Deutschland und insbesondere Berlin den 25. Jahrestag des Mauerfalls. Knapp 30 Jahre hatte die Mauer Ost- und West-Berlin und damit Familien und Freunde, aber auch den Verkehr in der Stadt geteilt. U-Bahnlinien wurden unterbrochen oder fuhren durch so genannte „Geisterbahnhöfe“, ohne im Osten anzuhalten, bis sie wieder im Westteil der Stadt ankamen.

Am 9. November 1989 hatte die Teilung der Stadt ein Ende. In kürzester Zeit und mit viel Improvisationsgeschick organisierten die – damals ebenfalls noch geteilten – Berliner Verkehrsbetriebe nach dem Mauerfall den Verkehr von und zu den Grenzübergangsstellen. Das Unternehmen transportierte Tag und Nacht Menschenmassen durch die Stadt. Busfahrer meldeten sich freiwillig zum Dienst, neue Linien wurden eingerichtet und der Betrieb auf 24 Stunden ausgedehnt. Wenig später schon wurden wichtige Weichen für das Zusammenwachsen des Verkehrsnetzes auf Schiene und Straße gelegt und auch die Berliner Verkehrsbetriebe 1992 wieder zu einem Unternehmen vereinigt.

### Herausforderungen in der wachsenden Stadt

25 Jahre später ist Berlin eine aufregende und lebhaftere Metropole mit einem wachsenden Nahverkehr. Die Menschen kommen aus der ganzen Welt, um in Berlin zu studieren, zu arbeiten und zu leben oder um das breite Angebot an Kunst und Kultur zu genießen. Derzeit zählt Berlin 3,4 Millionen Einwohner. Die Bevölkerungszahl soll bis zum Jahr 2030 auf 3,6 Millionen anwachsen. Im Jahr 2013 besuchten außerdem insgesamt 11 Millionen Touristen die Stadt. Täglich pendeln viele Menschen aus dem angrenzenden Brandenburg zur Arbeit nach Berlin.

Die BVG ist Deutschlands größtes kommunales Nahverkehrsunternehmen. Das landeseigene Unternehmen transportiert täglich rund 3 Millionen Menschen sicher und zuverlässig durch die Stadt. Die Zahl der Fahrgäste wächst stetig. Insgesamt betreibt das Unternehmen 10 U-Bahn-, 22 Straßenbahn- und 195 Buslinien,





FLEXITY-Straßenbahn am Alexanderplatz, Berlin

hinzu kommen 5 Fährverbindungen. Die BVG trägt mit einem 24-Stunden-Betrieb an allen Tagen der Woche dazu bei, dass Berlin mobil und dynamisch bleibt.

Rückgrat des Berliner Nahverkehrsnetzes bildet das S- und U-Bahnsystem, das in den Wochenendnächten durchgehend betrieben wird. Berlin war hier Vorreiter und zum Beispiel Vorbild für die Wiener Linien, die den U-Bahn-Nachtverkehr an Wochenenden seit 2010 ebenfalls sehr erfolgreich praktizieren. In den Nächten unter der Woche werden die U-Bahnlagen parallel von Bussen bedient. Im Bus- und Straßenbahnverkehr sind die 2004 eingeführten „MetroLinien“ auf stark nachgefragten Verbindungen unterwegs und fahren in einem dichten Takt rund um die Uhr. Schnellbahnen und das Netz aus MetroTram- und MetroBus-Linien bilden somit ein hochverfügbares, attraktives Kernnetz. Denn: Eine hohe Verfügbarkeit sowohl zeitlich als auch räumlich ist einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für den ÖPNV.

Gleichwohl bleibt der ÖPNV stets in Bewegung: Längere Ladenöffnungszeiten, steigende abendliche und nächtliche Fahrgastzahlen, notwendige Barrierefreiheit und ein wachsender Stadt-Umland-Verkehr verlangen mehr Flexibilität des Nahverkehrs. Der EU-Binnenmarkt erfordert auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wettbewerbsfähige Strukturen und der Finanzierungsbedarf der Nahverkehrsunternehmen steigt. Gestiegene Anforderungen im Hinblick auf den Klimaschutz, der demographische Wandel und eine stetige Digitalisierung stellen die Gesellschaft und den Nahverkehr vor zusätzliche Herausforderungen.

### Angebote konstant verbessern und erweitern

Berlin wächst – die BVG wächst mit. 970 Millionen Fahrgäste fuhren im Jahr 2014 mit der BVG, schon im laufenden Jahr sollen es eine Milliarde Fahrgäste sein.

Der ÖPNV erfreut sich weltweit einer wachsenden Nachfrage. Im Jahr 2013 stiegen die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland um 0,8 Prozent auf über 9,8 Milliarden. Insbesondere in deutschen Großstädten und Ballungsräumen gewinnt der ÖPNV an Kunden. Städte bieten eine gute Infrastruktur, Arbeitsplätze und ein großes Freizeitangebot. Je schwächer sich der ländliche Raum entwickelt, desto mehr Menschen ziehen in die Stadt. Weltweit gibt es einen Trend zur Urbanisierung: Bis zum Jahr 2050 werden mehr als 70 Prozent der Bevölkerung in Städten und Metropolregionen leben.

Als Reaktion auf die steigenden Fahrgastzahlen und um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, hat die BVG im Jahr 2014 alleine auf 39 U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien ihr Angebot erweitert. Zum Beispiel wurde der 5-Minuten-Takt auf viel befahrenen U- und Straßenbahnlagen ausgeweitet. Viele Linien fahren jetzt auch zu Randzeiten und nachts in einem dichteren Takt. Das erhöht die Verfügbarkeit und damit die Attraktivität des Berliner ÖPNV weiter. Insgesamt profitieren rund 250.000 Fahrgäste von den Zusatzleistungen.

Um die Reisekette von Tür zu Tür noch attraktiver zu gestalten, entwickelt sich die BVG zunehmend zu einem intermodalen Mobilitätsanbieter. Sie kooperiert mit Car-Sharing-Unternehmen



Eine der vier Solarfähren im Fuhrpark der BVG

sowie Mietfahrradangeboten und trägt damit zur Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsträger bei.

### Linien ausbauen und neue Verbindungen schaffen

Öffentliche Mobilität in der Zukunft verfügt über ein dichtes Verkehrsnetz. Die wichtigste Neubaumaßnahme im BVG-Netz ist der Lückenschluss der U-Bahnlinie U5 und damit die Anbindung des östlichen Stadtgebiets über den Alexanderplatz zum Hauptbahnhof.

Die neue Strecke wird voraussichtlich ab dem Jahr 2020 als Linie U5 zwischen Hönnow über Brandenburger Tor zum Hauptbahnhof fahren. Die Verbindung bietet ein zusätzliches Angebot für zirka 155.000 Fahrgäste täglich und trägt zur Umweltfreundlichkeit bei – anstelle der heute 15.000 Autos täglich werden in Zukunft 3.500 Autos weniger, also 11.500 Autos auf der Straße Unter den Linden unterwegs sein.

Während am Lückenschluss der U5 weitergebaut wird, ist ein weiteres Infrastrukturprojekt so gut wie abgeschlossen. Seit Dezember 2014 fährt die Straßenbahnlinie M5 nun zum Hauptbahnhof. Das Gesamtbauprojekt „Straßenbahn anbindung Hauptbahnhof“ wird planmäßig im Sommer 2015 fertig sein. Dann werden auch die Metrotramlinien M8 und M10 vom Nordbahnhof kommend die neue Strecke bedienen.

Die Verlängerung der M10 verbessert insbesondere die Anbindung der Stadtteile Prenzlauer Berg und Friedrichshain an den Hauptbahnhof und damit an Berlins wichtigsten Fernbahnhof.

### Öffentlichen Nahverkehr nachhaltiger gestalten

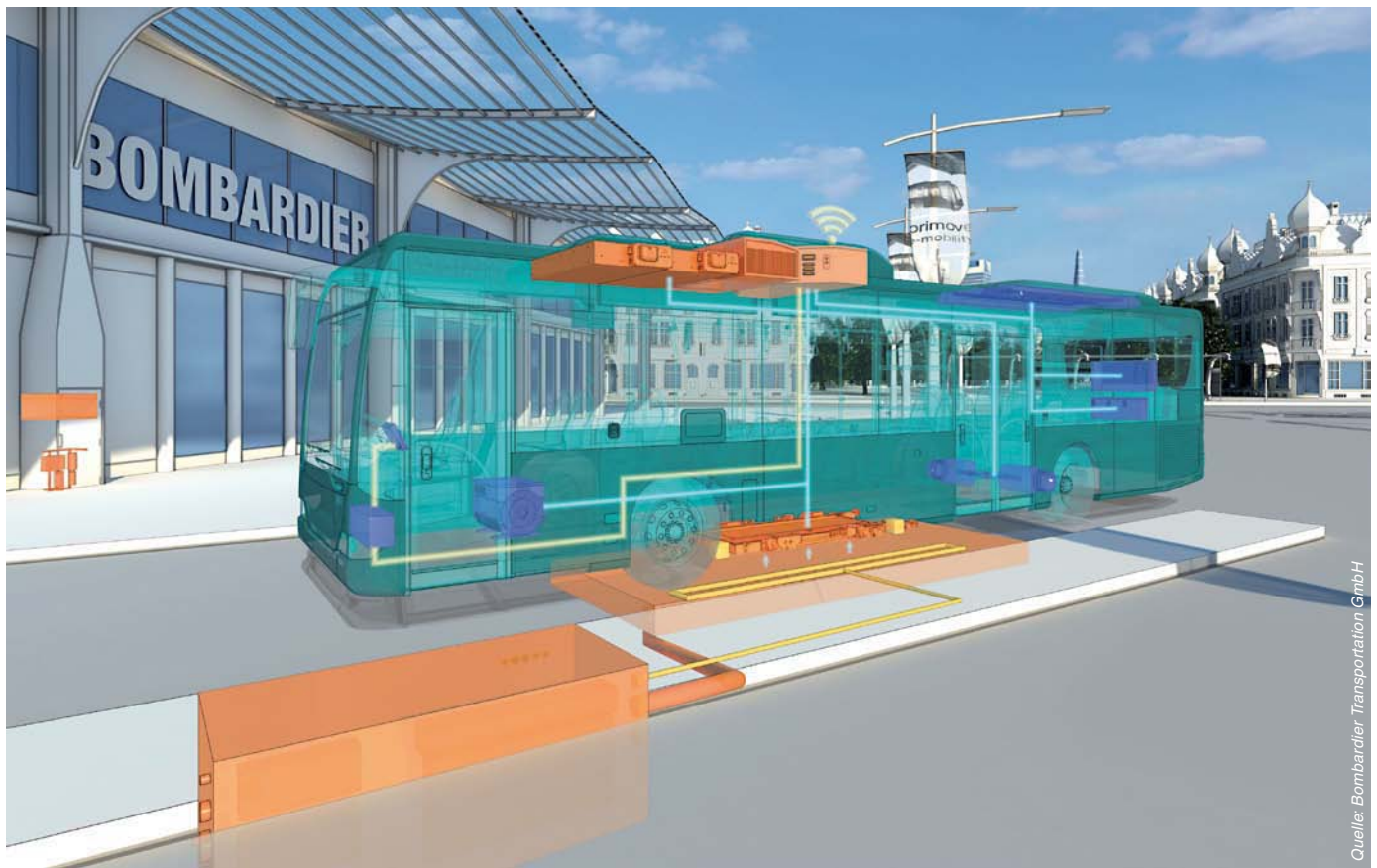
Intelligente Verkehrslösungen im urbanen Raum sind undenkbar ohne einen energieeffizienten und klimaschonenden Ressourceneinsatz. Der Nahverkehr leistet heute schon einen großen Beitrag zum Klimaschutz. Alle 947 Millionen BVG-Fahrgäste 2013 haben rund 790 Millionen Pkw-Fahrten und damit 400.000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Schon heute sind 64 Prozent der BVG-Fahrgäste mit U-Bahn und Straßenbahn elektrisch unterwegs. Ziel der BVG ist es, Emissionen dauerhaft zu verringern.

Berlin wird ab Sommer 2015 als erste europäische Hauptstadt auf einer kompletten Innenstadtlinie E-Busse mit kabellosem Ladesystem testen. Das Modellprojekt ist Teil des „Internationalen Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg“. Ziel ist es, Innovationen zu fördern und damit das Leben in der Stadt nachhaltiger zu gestalten. Die E-Busse versorgen sich über Ladeplatten in der Fahrbahn mit Energie und sind innerhalb von 6 Minuten wieder einsatzbereit.

Auch im Fährbetrieb setzt die BVG auf erneuerbare Energie. Seit dem Frühjahr 2014 fahren 4 Solarfähren im Berliner Südosten. Angetrieben werden die Schiffe von Elektromotoren. Die Versorgung mit Energie erfolgt über Solarzellen auf dem Dach der Fähren.

Im Interesse von Fahrgästen und Anwohnern in einer Stadt mit wachsendem Verkehrsaufkommen setzt die BVG auf bewährte Konzepte zur Reduzierung der Lärmemissionen an Fahrzeugen und Gleisen. In den vergangenen 10 Jahren hat die BVG zirka





*E-Bus-Ladestation*

73 Kilometer lärminderndes Berliner Straßenbahngleis neu verlegt. Über 50 Kilometer Rasengleise reduzieren die Flächenversiegelung sowie die Luftbelastung und Lärmbelästigung.

**Fahrzeuge und Bahnhöfe an Bedürfnisse aller Fahrgäste anpassen**

Ob bei U-Bahn, bei Straßenbahnen und Bus oder im öffentlichen Raum – besondere Priorität für ein attraktives Nahverkehrssystem hat die Modernisierung und Instandhaltung der baulichen Anlagen. Dabei wird besonders in barrierefreie und bequeme Zugangsmöglichkeiten für alle Kundengruppen investiert.

Ende 2014 verfügten bereits 108 von 173 U-Bahnhöfen über einen Aufzug oder eine Rampe. Für den barrierefreien Zugang zu den Mobilitätsangeboten der BVG wurde ein taktiles Leitsystem für Blinde und sehbehinderte Fahrgäste entwickelt, das bereits auf 115 Bahnhöfen installiert wurde. Die BVG ist zuversichtlich, dass bis zum Jahr 2020 alle U-Bahnhöfe barrierefrei sein werden.

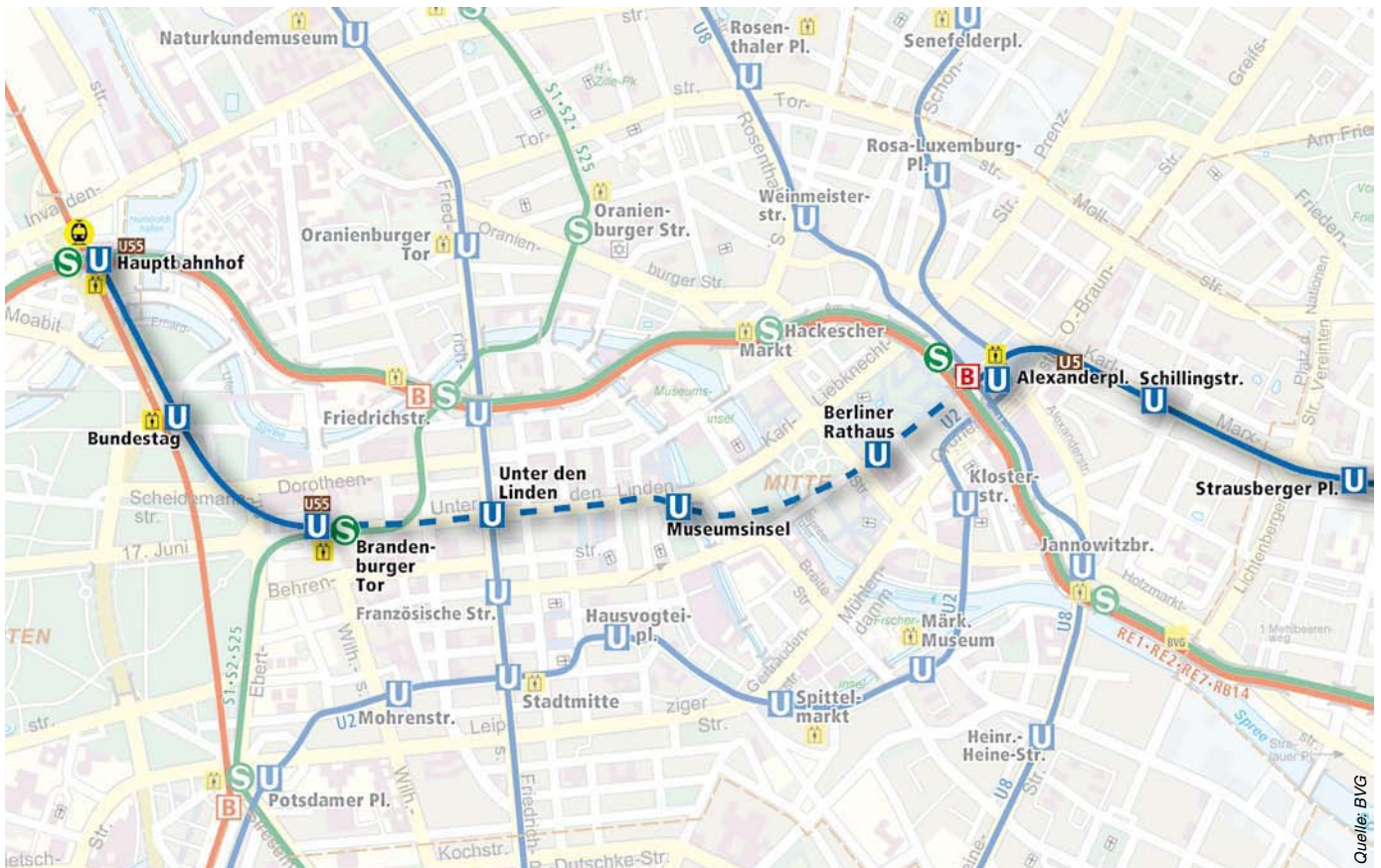
Auch der Fuhrpark der BVG wird in naher Zukunft zu 100 Prozent barrierefrei sein. Bis 2017 werden 142 Straßenbahnen vom Typ FLEXITY, von denen bereits 84 in Betrieb sind, Deutschlands größte Straßenbahnflotte barrierefrei machen. Die Busse der BVG sind bereits barrierefrei. Sie senken sich an jeder Haltestelle automatisch ab, um jedem Fahrgast das Ein- und Aussteigen auch ohne fremde Hilfe zu ermöglichen. Erst vor kurzem hat die BVG einen neuen Gelenkbus des Typs „Scania Citywide LFA“ in Betrieb genommen, der noch mehr Platz für Rollstühle und Kinderwagen bietet. Zusätzlich testet sie demnächst einen

neuen Doppeldeckerbus vom Hersteller Scania, der über LED-Beleuchtung an den Stufen und an den Seitenwänden der Treppe und USB-Anschlüsse an jeder Sitzreihe im Oberdeck verfügt. Die BVG kommt damit den veränderten digitalen Gewohnheiten ihrer Fahrgäste entgegen.

**Kundeninformationen ausbauen**

Selbstverständlich reichen neue Fahrzeuge und der Ausbau des Verkehrsnetzes allein nicht aus, um die Kundenzufriedenheit zu steigern und neue Kunden zu gewinnen. Es ist ebenfalls von zentraler Bedeutung, die Fahrgäste in den Entscheidungsprozess mit einzubeziehen. Um von den Erfahrungen der Fahrgäste zu profitieren und ihre Anregungen und Wünsche aufzunehmen, hat die BVG einen Kundenrat ins Leben gerufen. Insgesamt 30 Personen aus allen Kundengruppen, zum Beispiel Teenager, Rentner und mobilitätseingeschränkte Personen, sind jeweils für 2 Jahre ehrenamtlich aktiv und formulieren ihre Erwartungen an einen modernen ÖPNV.

Die BVG nimmt die Anregungen ihrer Kunden nicht nur auf, sondern informiert sie auch bestmöglich. Die fortschreitende Digitalisierung bietet dafür viele Möglichkeiten. Im August 2014 wurde die Unternehmenshomepage [bvg.de](http://bvg.de) komplett überarbeitet. Seitdem profitieren zirka 400.000 Nutzer täglich von einer intuitiveren Steuerung und einem übersichtlichen Design. Die App „BVG FahrInfo Plus“, die für iOS und Android-Systeme erhältlich ist, wurde bereits eine Million Mal heruntergeladen. Sie informiert Nutzer über aktuelle Fahrverbindungen und bietet die Möglichkeit, Online-Tickets zu kaufen.



Neubauprojekt: Lückenschluss der U5

## Innovative Mobilitätslösungen bestimmen die Zukunft der Städte

Vor 25 Jahren herrschte eine große Aufbruchsstimmung in Berlin. Heute bietet sich in Berlin erneut die Chance, die Mobilität der Zukunft mitzugestalten. Intelligente und umweltfreundliche Mobilität ist ein Thema, das alle Bürgerinnen und Bürger betrifft. Starke Unternehmen und Forschungseinrichtungen machen Berlin zu einem Kompetenzzentrum für Mobilität und fördern das Innovationspotenzial.

In Zukunft werden weniger Autos auf den Straßen fahren. Immer mehr Menschen entscheiden sich in der Stadt bewusst für einen Umstieg auf ÖPNV oder Fahrrad. Carsharing-Angebote werden immer weiter ausgebaut. Der Ausbau des Carsharings macht in der Stadt aber nur Sinn, wenn der ÖPNV für eine Mobilität ohne Auto gestärkt wird und zugleich Parkplätze für Privatautos reduziert werden. Eine Bündelung des Verkehrs wird deshalb in Zukunft umso wichtiger sein, wenn mehr Menschen in die Städte ziehen. U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse sind das Mittel der Wahl, um eine Mobilität ohne eigenes Auto überhaupt erst zu ermöglichen. Es gilt deshalb in Zukunft umso mehr, den ÖPNV zu fördern und auszubauen.

Der Klimawandel schreitet weiter voran. Es gilt das Innovationspotenzial des ÖPNV zu nutzen, um das Ziel einer klimaneutralen Metropole zu erreichen. Dafür muss die Fahrzeugflotte zu 100 Prozent auf ressourcenschonende und energieeffiziente Antriebstechnologien sowie auf Strom aus erneuerbaren Energien umgestellt werden.

Die Nutzung mobiler Kommunikationsgeräte wird in Zukunft noch stärker verbreitet sein. Informationen können immer schneller und individueller zum Fahrgast gebracht werden. Gleichzeitig muss die BVG aber auch ohne diese Systeme benutzbar bleiben.

Die BVG ist heute schon gut aufgestellt und wird auch in Zukunft öffentliche Mobilität wirtschaftlich und in guter Qualität sicherstellen. Dafür braucht sie eine solide Finanzierungsbasis. Infrastruktur muss ersetzt und instandgehalten und der Fuhrpark modernisiert werden. Klare politische Bekenntnisse zum Ausbau des ÖPNV und eine faire Aufteilung zwischen öffentlicher Finanzierung und den Beiträgen der Kunden sind die Grundlage für die zukünftige Mobilität in Berlin und in anderen Metropolen. ■