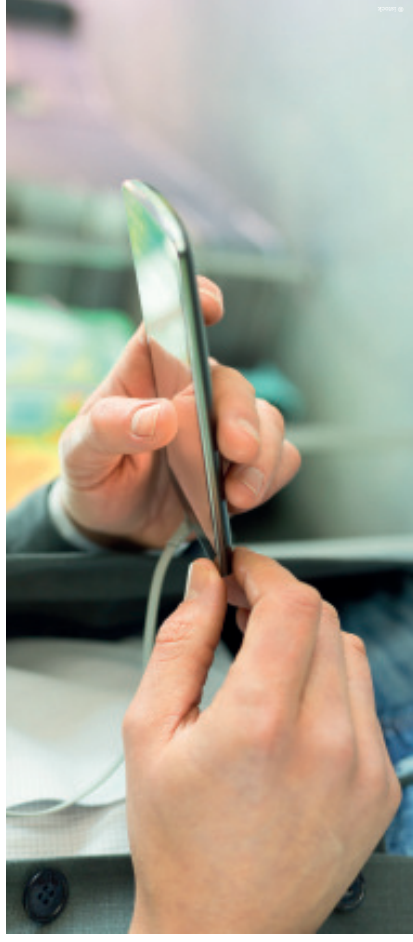


Digitalisierung – Anreize und Möglichkeiten schaffen

Noch schnell eine Verbindung für die Fahrt zum wichtigen Termin planen? Kein Problem. Sowohl die Bahn und die BVG bieten eigene Apps an, mit denen sich die Reise planen lässt. Jedoch richten sich diese vornehmlich auf das Angebot von Bus, Straßenbahn, U- und S-Bahn aus. Der neue Senat will den momentanen Stand der Entwicklungen noch weiter vorantreiben. Gemeinsam mit der BVG und dem VBB soll eine intermodale Plattform entwickelt werden. Diese integriert auch Taxi und Car-, Bike- und Scooter-Sharing-Angebote, sodass eine optimale und lückenlose Verbindung von Tür-zu-Tür stattfinden kann. In diesem Zusammenhang werden gesamte Echtzeitdaten über die Berliner Mobilität für die Öffentlichkeit verfügbar sein. Digitale Lösungen verändern die

Mobilität. In Zukunft wird immer mehr entscheidend sein, wer die Algorithmen beherrscht: Wird Mobilität eine Unterfunktion der Profitabilität oder ist es ein öffentlicher Auftrag?

Unsere Position zur Digitalisierung im ÖPNV: Allgemein sehen wir die Entwicklung zur Steigerung der Effizienz und Effektivität des ÖPNV positiv. Innerhalb der Innovation können neue Bezahlssysteme getestet und eine Vielzahl neuer Daten ausgewertet werden. Vor der digitalen Lösung allerdings sollte Kundenbedürfnisse und Effizienz immer an erster Stelle stehen. Die Systeme des ÖPNV sollten andere Mobilitätsformen integrieren – nicht umgekehrt.



Hinweise und Termine

Der VDV (Landesgruppe Sachsen/Thüringen und VDV-Ost) führt zusammen mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenschifffahrt e.V. (BöB) am **15. März 2017 in Berlin** von 13:00 bis 17:00 Uhr eine Veranstaltung unter dem Titel „**Güterverkehr auf Schiene und Binnenschiff: keine Zukunft in Ostdeutschland?**“ in der Landesvertretung Sachsen-Anhalt durch. Zentrales Thema ist eine Darstellung der Situation

umweltfreundlicher Güterverkehrssysteme in Ostdeutschland, der Stärken und Schwächen, sowie der besonderen Ziele und Maßnahmen der Landesregierungen. Dabei sollen nicht zuletzt auch die Perspektiven nach dem neuen Bundesverkehrswegeplan eine Rolle spielen.

Näheres erfahren Sie bei Interesse per Email an faber@vdrv.de.

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Landesgruppe Ost (Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt)
Werner Faber, Andreas Matschke
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Kontakt

Werner Faber,
Geschäftsführer VDV Landesgruppe Ost
E-Mail: faber@vdrv.de
Telefon: 030-39 99 32 16
www.vdrv.de



Mobi-Info

Dezember 2016
Informationsbrief der VDV-Landesgruppe Ost – Sonderausgabe für Berlin



Inhalt

- Der neue Koalitionsvertrag
- Berliner Regionalverkehr – Express-S-Bahn in das Havelland
- Digitalisierung – Anreize und Möglichkeiten schaffen
- Hinweise und Termine

Intro

Einige Wochen ist es her, dass SPD, Linke und Grüne in Berlin ihre Koalitionsvereinbarung veröffentlicht haben. Man hat ein „Jahrzehnt der Investitionen“ für die stark wachsende Stadt ausgerufen. Das betrifft auch den ÖPNV. Aber die Benennung von Projekten allein genügt nicht. Der Senat muss sie finanzieren und realisieren. Wir sagen „Respekt!“ und unterstützen die avisierten Projekte.

Der neue Koalitionsvertrag – Mobilität der Zukunft

Berlin will stärker als bisher dem Individualverkehr Schranken setzen. Der Schuldenabbau wird zugunsten von Investitionen vor allem in Schulen und Kindergärten, öffentlichen Verkehr, Personal und Wohnungsbau stark reduziert. Aber wie wirken sich die Planungen im Koalitionsvertrag konkret auf den Bereich ÖPNV aus?

Kernprojekte sind unter anderem die Sanierung, aber auch der Ausbau bereits bestehender Verkehrsinfrastruktur. Darunter zählen die Einleitung einer Mobilitätswende und die Stärkung des Umweltverbundes. Mittels der Weiterentwicklung des ÖPNV-Gesetz zu einem zukunftsfähigen, integrierten Mobilitätsgesetz soll das geschafft werden. Erfreulicherweise wird dem ÖPNV dabei eine besondere Rolle (ein Vorrang!) zugesprochen, die sich auf die bereits lang bekannten Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr stützt. Im Mittelpunkt steht dabei der Ausbau der Straßenbahn. Für Rot-Rot-Grün liegt die Priorität der nächsten zehn Jahre beim Ausbau der Netzbereiche Innenstadt, Ersterschließung von Entwicklungsstandorten und Erschließung von Stadtgebieten außerhalb des Innenstadtrings mit Netzwerkung. Beispiele sind: Alexanderplatz - Kulturforum - Kleistpark - Rathaus Steglitz (M48 und M85), Mierendorffplatz - Jungfernhölde - Entwicklungsgebiet Urban Tech Republic (Flughafen TXL), Erschließung des Neubaugebiets Blankenburger Pfisterweg (M2 ab Heinersdorf) und die Tangentialstrecke Pankow-Heinersdorfer Weißensee.

Die weltweite Renaissance der Straßenbahn als umweltfreundlicher und leistungsfähiger Verkehrsträger findet damit auch in Berlin ihren Resonanzboden. Allerdings bleiben Fragezeichen bei der Finanzierung. Die Planung sieht einen jährlichen Finanzbedarf in Höhe von 60 Mio. Euro

Berliner Regionalverkehr – Express-S-Bahn in das Havelland



Der „Speckgürtel“ Berlins wächst und wächst. Dementsprechend bewegt sich auch der Regionalverkehr nach und nach Berlin am Limit. Im Frühjahr 2016 stellte die Bahn ein Konzept vor, das besonders die Pendlerachse in das Havelland entlasten soll. Denn diese ist als einzige noch nicht von der S-Bahn erschlossen, obwohl die Zahl der Einpendler aus Brandenburg Werttags mittlerweile bei etwa 25.000 Personen liegt und sich mit Brieselang ein wichtiger Gewerbestandort etabliert hat.

Die Vorteile einer solchen Verbindung liegen auf der Hand und ermöglichen den verbesserten Mobilitätszugang für Havelländer und Berliner. Auch die neue Koalition hat diesen Umstand erkannt und unterstützt begrüßenswerter Weise das Express-Konzept der Berliner S-Bahn von Nauen über Spandau in die Berliner Innenstadt. Zeitnah sollen also Untersuchungen für die schnelle und attraktive Verbindung in Angriff genommen werden. Die Korridoruntersuchung des VBB unterstreicht diese Absicht. Es bleibt jedoch abzuwarten, was „zeitnah“ in diesem Zusammenhang bedeutet. Im

Fokus der Bemühungen sollte der schnellstmögliche Beginn von Verhandlungen mit Brandenburg zur Erarbeitung einer Lösung zur Ausgestaltung und Finanzierung des Vorhabens stehen. Auch hier gilt es, möglichst schnell aus der Phase der Überlegungen und Untersuchungen heraus zu kommen, um auch hier Mittel des Bundes durch die Anmeldung beim GVFG zu beantragen. Sollten die GVFG-Mittel nicht ausreichen, müssen sich die Berliner und Brandenburger Regierungen dafür stark machen, dass die Mittel aufgestockt werden (Hintergründ: Die GVFG-Mittel sind aktuell um ein Mehrfaches „überzeichnet“).

Dies gilt nicht nur für die Achse ins Havelland. Auch die weiteren in der Koalitionsvereinbarung genannten Projekte – wir nennen hier nur exemplarisch den Wiederaufbau der Stammbahnale Regionalbahn – gehören in ein Maßnahmenbündel, das als Gemeinschaftsprojekt der Bundesländer Berlin und Brandenburg beim Bund ausgemeldeten wäre.