

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
 Alexanderstraße 7
 10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
 E-Mail: info@bene-berlin.de
 Internet: www.berlin.de/bene

Bitte per E-Mail an info@bene-berlin.de senden. *Es werden nur Projektskizzen akzeptiert, die von einer E-Mail-Adresse des unten angeführten Unternehmens bzw. der Institution stammen.*

1 Projektzuordnung	
Förderschwerpunkt	FS 5: Forschung, Studien
Projektname	Reisebusstrategie für Berlin
BENE-Projektnummer	wird später von der B.&S.U. mbH eingetragen (AnfrageNR. 040086)
2 Angaben zum/r Antragsteller/in / Ort der Umsetzung	
Name / Rechtsform	Technische Universität Berlin / Körperschaft des öffentlichen Rechts gemäß §§ 1 und 2 des Berliner Hochschulgesetzes (BerlHG) und zugleich eine staatliche Einrichtung
Straße und Hausnummer	Straße des 17. Juni 135
PLZ Ort	10623 Berlin
Ansprechpartner/in Projekt	Prof. Dr. Thomas Richter
Telefon	(030) - 314 - 72 604
E-Mail	t.richter@spb.tu-berlin.de
Ort der Umsetzung falls abweichend	Institut für Land- und Seeverkehr (ILS) Gustav-Meyer-Allee 25 13355 Berlin
3 Kurzfassung zum Projekttinhalt und Ziel max. 350 Zeichen	
<p>Der Reisebus ist von der Perspektive der CO₂-Personenkilometer ein umweltfreundliches Fortbewegungsmittel, doch laufende Motoren im Standbetrieb und lange Fahrzeiten für die Parkplatzsuche haben negative Auswirkungen auf die Klimabilanz des ansonsten umweltfreundlichen Verkehrsmittels. In Abwesenheit einer koordinierten Reisebusstrategie, die beispielsweise Stellplätze zuteilt und vorgibt, entlang welcher Routen Reisebusse verkehren dürfen, entsteht durch den unkoordinierten Reisebusverkehr in der Berliner Innenstadt eine Schadstoff-, Lärm- und Flächenbelastung, welche wiederum zu Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmern, Anwohnern und Bustouristen führt. Das Projektvorhaben zielt daher auf die Erarbeitung eines einheitlichen Reisebuskonzepts ab um die Schadstoff-, Lärm- und Flächenbelastung durch den Reisebusverkehr zu reduzieren, um Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern, Anwohnern und Touristen vorzubeugen.</p>	

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
Alexanderstraße 7
10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
E-Mail: info@bene-berlin.de
Internet: www.berlin.de/bene

Das genaue Gebiet, für das ein Konzept erarbeitet werden soll, gilt es in einem gemeinsamen Prozess mit Stakeholdern aus Forschung, Politik und Wirtschaft sowie der Zivilgesellschaft zu identifizieren. Das Gebiet sollte dabei die wesentlichen Berliner Sehenswürdigkeiten, die von den Reisebusunternehmen angefahren werden, umschließen. Ein erster Austausch der beteiligten Stakeholder aus Forschung, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft wurde bereits im Rahmen eines transdisziplinären Workshops an der TU Berlin veranlasst. Hierbei wurde die Vorgehensweise für ein solches Projektvorhaben unter den beteiligten Stakeholdern wie folgt skizziert:

Der Berliner Reisebusverkehr soll mit Hilfe einer Simulation, welche verschiedene Formen der Organisation des Berliner Reisebusverkehrs darstellt, lenkbar gemacht werden. Ausgehend von dieser Simulation kann die Einsparung von CO₂- Emissionen/ Feinstaubemissionen sowie die effizientere Gestaltung der Beförderung von Touristen für Busunternehmer und die Identifikation geeigneter Routen, Parkplätze und Drop-Off Points ermittelt werden. Ein zentrales Problem für die Erarbeitung der dargestellten Simulation ist die fehlende Datengrundlage, welche im Rahmen des Projektvorhabens in Kooperation mit externen Projektpartnern geschaffen werden soll.

4 Ausgangssituation/Hintergrund

Warum möchten Sie das Projekt durchführen?

Im transdisziplinären Projekt „Neue Urbane Agenda Berlin“ der Technischen Universität Berlin wurde im Rahmen einer Dialogveranstaltung zum Thema „Tourismus“ unter Beteiligung verschiedener Stakeholder aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft die Thematik „Tourismus und Mobilität“ in einem Workshop diskutiert. Hierbei wurde im Kontext der Herausforderung einer wachsenden Touristenzahl der Mangel eines ganzheitlichen Reisebuskonzepts für die Berliner Innenstadt als Problem identifiziert. Die Abwesenheit eines Reisebuskonzepts schlägt sich nieder in einer Schadstoff-, Lärm- und Flächenbelastung und führt somit zu Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmern, Anwohnern und Bustouristen. Zwar wurden Maßnahmen zur Neuorganisation des Reisebusverkehrs bereits im Stadtentwicklungsplan Verkehr von 2011 als notwendig erachtet, eine derartige Neuorganisation ist allerdings bisher nicht umgesetzt worden.

Gegenwärtig existieren einzelne und über die Stadt verteilte Reisebusparkplätze, allerdings ohne zentrales Buchungssystem, wie es beispielsweise in anderen Städten wie Dresden, Wien etc. zu finden ist. Für den Bereich der Museumsinsel und des Humboldt Forums in Berlin-Mitte existiert bereits ein Verkehrskonzept zur Organisation des Reisebusverkehrs. Dieses sieht Reisebushalteplätze, sogenannte Drop-off Points, an der Rathausstraße vor. Im Rahmen des transdisziplinären Workshops wurde unter den Stakeholdern deutlich, dass es erstrebenswert wäre, ein ganzheitliches Konzept zur Organisation des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt zu erarbeiten um Insellösungen und eine Verlagerung des Problems in andere Stadtteile zu vermeiden.

Die Entwicklung eines ganzheitlichen Konzeptes könnte somit auch zur „Imageaufwertung“ des Reisebusses beitragen. So fühlen sich Anwohnende durch den Lärm der Tourist*innen und der laufenden Motoren belästigt. Hinzu kommt der Emissionsausstoß durch laufende Motoren im Stand und bei der Parkplatzsuche. Laut dem Umweltamt des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf von

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
Alexanderstraße 7
10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
E-Mail: info@bene-berlin.de
Internet: www.berlin.de/bene

Berlin (2020) verbraucht ein Reisebus im Standbetrieb drei bis vier Liter Kraftstoff pro Stunde, die Inbetriebnahme der Klimaanlage bedingt einen Verbrauch von acht bis zehn Litern pro Stunde, die Zuschaltung der Heizung sogar bis zu zwölf Liter Kraftstoff pro Stunde.¹ Der Ausstoß der Schadstoffe führt zu einer Verschlechterung der städtischen Luftqualität und kann folglich gesundheitliche Konsequenzen herbeiführen. Zudem leisten die Emissionen einen Beitrag zur Verschlechterung des globalen Klimas.

Des Weiteren werden von der IHK zwar Parkraumflächen für Reisebusse ausgewiesen, allerdings besteht keine zentrale Koordination dieser Flächen und die Einhaltung der vorgesehenen Nutzung erweist sich als schwer umsetzbar. Dies hat zur Folge, dass Reisebusse möglicherweise erst mehrere gekennzeichnete Flächen anfahren müssen, bis sie einen Stellplatz finden, was wiederum zusätzlichen Verkehr und Schadstoffausstoß verursacht.

5 Projektinhalt Was ist vorgesehen?

- z. B. welche Maßnahmen, Arbeitspakete, Investitionen, Kooperationen
- außerdem Bezug zu den Förderkriterien des Förderschwerpunktes

Ausgehend von den Ergebnissen des Dialogworkshops "Tourismus und Mobilität" wurde im Rahmen des Projektes "Neue Urbane Agenda Berlin" ein dialogischer Arbeitskreis mit Vertretern aus der Forschung, Politik, Wirtschaft und der Zivilgesellschaft initiiert. Anwesend waren Mitarbeiter*innen von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, dem Bezirksamt Mitte von Berlin, der IHK- Industrie- und Handelskammer Berlin, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V. und dem Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V. sowie von Changing Cities e.V.. Die im Workshop gewonnenen Erkenntnisse sind in die hier vorliegende Projektskizze mit eingeflossen.

1. Arbeitspaket: Problemanalyse und Ist-Zustand/ Identifikation potentieller Nutzungsflächen (Sen Später)

In einem ersten Schritt soll eine detaillierte Problemanalyse erarbeitet werden, um ein klar definiertes, gemeinsames Verständnis des Forschungsgegenstands zu erlangen. Hierzu müssen verschiedene Formen des Busverkehrs differenziert werden, um korrespondierende Steuerungsmöglichkeiten zu identifizieren (vgl. innerstädtischer Reisebusverkehr, Touristenrundfahrten etc.). Der Fokus des Projektvorhabens soll somit weniger auf dem Reisebusverkehr als solchem, sondern vielmehr auf ineffektiven Betriebsstrukturen wie z.B. unnötige Fahrten bei der Parkplatzsuche und deren Vermeidung liegen. Dabei soll von Anfang an eine ganzheitliche, transdisziplinäre Perspektive eingenommen werden, die sowohl wirtschaftliche als auch zivile Interessen mit einbezieht, um diese miteinander zu vereinbaren.

Ausgangspunkt für die Errechnung von Emissionseinsparungen ist die Erfassung der gegenwärtigen Situation. Für die Analyse des Ist-Zustandes besteht bisher jedoch keine solide Datengrundlage. Diese gilt es zu erheben. Hierbei müssen die verschiedenen Organisationsformen von Reisebusverkehr mit einbezogen werden. Der Zugang zu Reisebusveranstaltern wird durch die assoziierten Partner Bundesverband Deutscher

¹ Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin (2020): <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/umweltschutz/laerm/artikel.112874.php>

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
Alexanderstraße 7
10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
E-Mail: info@bene-berlin.de
Internet: www.berlin.de/bene

Omnibusunternehmer (bdo) e.V. und dem Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V. ermöglicht. Die Erhebung der Daten soll u.a. durch eine Online-Umfrage der Mitglieder der Bustouristik Verbände erfolgen.

Darüber hinaus sollen auch die Reisebusfahrer selbst befragt werden. Die Erfassung der vor Ort-Problematiken wie z.B. der Mangel an Drop-off-Points und ausgewiesenen und nicht belegten oder fremdgenutzten Parkplätzen steht dabei im Fokus. In Hinblick auf CO₂-Einsparungen sind zudem die Antriebsart und weitere technische Details der Reisebusse zu erfassen. Diese Informationen werden in den online Befragungen mit abgefragt.

Einzelne Sehenswürdigkeiten wie beispielsweise die Museumsinsel, haben spezifische Reisebusverkehrs- und Touristendaten, die es gilt zusammenzutragen. Zusätzlich sollten Verkehrserhebungsdaten der Verkehrslenkung Berlin miteinbezogen werden. Abhängig von dem monetären Mitteln könnten Geodaten, beispielsweise von HERE, eingekauft werden und diese in die Analyse mit einfließen lassen. Für die Vergegenwärtigung der konkreten Reisebusituation in Berlin sollte zudem eine überschaubare Verkehrszählung von Reisebussen an einer öffentlichen Berliner Attraktion bzw. wichtigem Verkehrsknotenpunkt, wie beispielsweise die Siegessäule oder das Brandenburger Tor, durchgeführt werden. Das Zusammentragen der Daten liefert ein detailliertes Abbild der Ist-Situation des Berliner Reisebusverkehrs.

2. Arbeitspaket: Konzeption von Szenarien und konkreten Lösungsansätzen

Die Neuorganisation des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt erfolgt auf mehreren Ebenen. Dabei benötigen die verschiedenen Reisebusformen unterschiedliche konzeptionelle Ansätze. So bedarf es neben Parkraum, Flächen für Drop-off Points für einige Reisebusse. Die Detektion solcher Flächen gilt es im dritten Schritt vorzunehmen. Um zivilgesellschaftlichen, politischen bzw. wirtschaftlichen Hindernissen bei der Auswahl geeigneter Flächen entgegenzuwirken, wird ein Workshop mit Vertretern aus den genannten Stakeholderbereichen durchgeführt. In diesem sollen mögliche konzeptionelle Ansätze aber auch Veränderungen bezüglich des Ist-Zustandes diskutiert werden. Die Bildung von Szenarien soll dies ermöglichen, wobei die touristische Entwicklung und Bedeutung Berlins miteinbezogen wird.

3. Arbeitspaket: Auswertung - Simulation

Die im zweiten Schritt erhobenen Daten sollen im folgenden Schritt in die Open-Source-Verkehrssimulationssoftware MATSim (Multi-Agent Transport Simulation, siehe www.matsim.org) eingespeist werden. MATSim ermöglicht eine multi-modale, dynamische und mikroskopische Betrachtung des Verkehrs in gesamten Städten und Regionen. Für den Großraum Berlin existiert bereits eine Modellanwendung (<https://github.com/matsim-scenarios/matsim-berlin>) an der TU Berlin, allerdings bisher ohne spezifische Daten zum Reisebusverkehr.

Das bereits vorhandene Berlin-Modell wird unter Zuhilfenahme der in Arbeitspaket 1 ermittelten Daten um die für den Reisebusverkehr relevanten Nachfragesegmente (z.B. Stadtrundfahrten von Tagestouristen, Geschäftsreisende, organisierte Reisegruppen aus dem europäischen Ausland, etc.)

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
Alexanderstraße 7
10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
E-Mail: info@bene-berlin.de
Internet: www.berlin.de/bene

erweitert. Die modellierten Nachfragesegmente bilden den Ist-Zustand in seinen wesentlichen Eigenschaften räumlich und zeitlich hochaufgelöst ab.

Weiterhin werden die in Arbeitspaket 2 entwickelten Lösungskonzepte im Modell umgesetzt. Der mikroskopische Simulationsansatz erlaubt dabei eine sehr detaillierte Betrachtung, der konzipierten Lösungsansätze und des resultierenden Verhaltens der Busunternehmen sowie der verschiedenen Nachfragesegmente.

Ein bereits innerhalb der Verkehrssimulationssoftware MATSim vorhandenes Modul erlaubt eine auf HBEFA (Handbook Emission Factors for Road Transport, <https://www.hbefa.net>) basierende Berechnung der Luftschadstoffemissionen, insbesondere auch der Treibhausgasemissionen. Mit Hilfe dieses Moduls werden für die modellierten Reisebuskonzepte sowohl die Treibhausgasemissionen berechnet. Zudem werden die verkehrlichen Wirkungen, z.B. Reisezeiten, Staueffekte, sowie betriebswirtschaftlich relevante Größen (Fahrzeugkilometer, Personalaufwand) berechnet.

Zwecks Verwendung in Arbeitspaket 4 werden die Verkehrssimulationen der verschiedenen Reisebuskonzepte in Form von z.B. Videos visualisiert und die Auswertungsergebnisse vergleichend gegenübergestellt.

4. Arbeitspaket: Handlungsempfehlungen.

Auf Basis der Simulationsergebnisse sollen anschließend geeignete Routen, Parkplätze und Drop-Off Points identifiziert und entsprechend ausgewiesen werden. Diese Ergebnisse sollen in einem transdisziplinären Arbeitskreis vorgestellt und erörtert werden. Hierbei sollen nun die Vertreter aus dem Konzeptions-Workshop die Ergebnisse der Simulation einordnen und auf eventuelle Herausforderungen bzw. Problematiken zu verweisen. Elementar ist das Kriterium der praktischen Umsetzung die eine Vertiefung einer Diskussion um mögliche Umsetzungsinstrumente erfordert. Für eine ganzheitliche Betrachtung sind neben des Verkehrs an sich, technische Entwicklungen, wie Änderungen in der Antriebsart, als auch zukünftige Gesetzgebungen zu berücksichtigen. So ist nach dem EU-Beschluss PE-CONS 60/19 eine Kohlenstoffdioxidseinkung für Schwerfahrzeuge bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 30 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2019 vorzunehmen.

Auf der Grundlage der Simulationsergebnissen sowie den Ergebnissen aus dem Arbeitskreis können somit entsprechende Handlungsempfehlungen für die Senats- und Bezirksverwaltung abgeleitet werden, die diesen zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren werden die Ergebnisse der Studie auf der TU- Website der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

6 Ziele/Effekt

Insbesondere Beitrag zum förderschwerpunktspezifischen Ziel.

Die Neuorganisation des Reisebusverkehrs in Berlin kann nur durch einen ganzheitlichen Ansatz zur Reduktion von CO₂- und Schadstoff- sowie Lärmbelastung beitragen. Ausgangspunkt für die Neukonzeption des Reisebusverkehrs ist die Generierung einer umfassenden Datengrundlage. Diese leistet zum einen einen Beitrag zur Schlichtung bzw. Vermeidung von Konflikten zwischen Nutzenden

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
Alexanderstraße 7
10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
E-Mail: info@bene-berlin.de
Internet: www.berlin.de/bene

bzw. Anbietenden und Anwohnenden, zum anderen dient sie durch die systematische Auswertung der Daten als Basis für planerische Entscheidungen.

Übergeordnetes Ziel der konzeptionellen Ausarbeitung ist die Reduktion von Co₂ und Schadstoffen durch eine ineffektiven Betriebsstruktur des Reisebusverkehrs. Von der Perspektive der CO₂-Personenkilometer stellt der Reisebus zwar ein umweltfreundliches Verkehrsmittel da, aufgrund unzureichender Koordination führt der Reisebusverkehr jedoch zu einer Schadstoff-, Lärm- und Flächenbelastung und damit zu Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmern, Anwohnern und Bustouristen. Durch eine Neuorganisation des Reisebusverkehrs könnten derartige Konflikte im Sinne aller Beteiligten vermieden werden, indem beispielsweise unnötiger CO₂ Ausstoß während der Parkplatzsuche direkt vermieden wird und Flächen-konflikte durch ausgewiesene Parkplätze mit einem Buchungssystem umgangen werden.

Darüber hinaus bewirkt die Schaffung eines CO₂-armen Verkehrskonzept für Reisebusse eine indirekte Verringerung des CO₂ Ausstoßes durch Umstieg von Touristen auf Bus. So könnte eine Neuorganisation des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt dazu beitragen, die Akzeptanz von Reisebussen zu erhöhen und somit mehr Touristen zum Umstieg von PKW auf Reisebusse bewegen. Somit könnte die Neuorganisation des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt neben einer direkten Senkung durch Vermeidung von Fahrten bei der Parkplatzsuche auch indirekt zur Senkung der CO₂ und Feinstaub Belastung in der Innenstadt beitragen. Die Ergebnisse der Studie können zudem auf andere "gleiche" Städte übertragen werden.

Die geplante Studie der TU Berlin findet im Rahmen der Transferstrategie der Hochschule statt. Leitgedanke ist die Öffnung der Wissenschaft gegenüber Politik/ Verwaltung, Wirtschaft und der Zivilgesellschaft. Die transdisziplinäre Vorgehensweise soll eine Stärkung der Zusammenarbeit der verschiedenen Akteuren aus Politik/ Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft sowie Wissenschaft bewirken. Durch die Ansiedlung des Projektvorhabens in den Fachbereichen Straßenplanung und Straßenbetrieb sowie Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik wird transdisziplinäres Systemwissen im Kontext der Verkehrsplanung generiert.

Verbesserung des öffentlich zugänglichen MATSIM Berlin Verkehrsmodells durch Ergänzung um wichtige Daten zum Verkehrsverhalten von Touristen und Reisebussen. Der Open-Source-Ansatz sowohl in Bezug auf die Modelldaten als auch in Bezug auf die verwendete Verkehrssimulationssoftware MATSim erlaubt eine Nutzung und Weiterentwicklung des Verkehrsmodells beispielsweise durch die Bezirke, die Senatsverwaltung, die Berliner Verkehrsbetriebe, Busunternehmen oder weitere Forschungsgruppen.

7 Projektbeteiligte

- **Jeweils:** Unternehmen, Ansprechpartner, E-Mail und Funktion

Antragsteller

Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr (ILS)

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
Alexanderstraße 7
10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
E-Mail: info@bene-berlin.de
Internet: www.berlin.de/bene

- Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter
Fachgebietsleiter Straßenplanung und Straßenbetrieb
t.richter@spb.tu-berlin.de
- Prof. Dr. Kai Nagel
Fachgebiet Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik, Wiss. Mitarbeiter
nagel@vsp.tu-berlin.de

Assoziierte Beteiligte

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Horst Wohlfarth von Alm
Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung, Zentraler Bereich (gr. Hundekopf)
horst.wohlfarthvonalm@senuvk.berlin.de
- Bezirksamt Mitte von Berlin
S. Seidel,
Abteilung Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünfläche, Straßen- und Grünflächenamt
- IHK- Industrie- und Handelskammer Berlin
Dr. Lutz Kaden
Stadtentwicklung und Infrastruktur
lutz.kaden@berlin.ihk.de
- Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.
Nina Jaschke
- Referentin Touristik / Statistik
nina.jaschke@bdo.org
- Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.
Gerd Bretschneider
Geschäftsführer/Pressesprecher
bretschneider@fuhrgewerbe-innung.de
- Changing Cities e.V.
Dr. Ing. Stefan Lehmkuhler
Ehrenamtlicher Koordinator des Netzwerks Fahrradfreundliche Mitte
stefan.lehmkuehler@changing-cities.org

8 Genehmigungen, Projektrisiken und Erfolgsaussichten

z. B. Maßnahmen zur Qualitätskontrolle / Monitoring / Projektlaufzeit und Bauzeitenplan / Genehmigungen und ggf. Notwendigkeit Eigentümerzustimmung / Projektorganisation / Finanzierungskonzept / vorhandene Managementsysteme / Erfahrung mit EFRE-finanzierten Projekten / weitere gleichzeitig durchgeführte Baumaßnahmen am selben Standort.

Erfolgsaussichten:

Die Problematik von ineffektiven Betriebsstrukturen im Reisebussektor in Berlin ist seit längerem unter den relevanten Akteuren bekannt. Lösungsansätze fanden sich bis jetzt allerdings nur in "Insellösungen", was zu einer Verkehrsverlagerung geführt hat. Eine Vermeidung kann jedoch nur durch ein ganzheitlichen Ansatz, wie im geplanten Projektvorhaben, erfolgen.

Der transdisziplinäre Ansatz des Forschungsvorhabens ermöglicht eine gleichgewichtige Beteiligung der

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
 Alexanderstraße 7
 10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
 E-Mail: info@bene-berlin.de
 Internet: www.berlin.de/bene

verschiedenen Stakeholdergruppen. Daraus lässt sich eine höhere Legitimation der Neuorganisation des Reisebusverkehrs ableiten, welche insbesondere für die praktische Umsetzung des Konzeptes von Bedeutung ist. Das Einsetzen von transdisziplinären Arbeitskreisen hat zudem den Vorteil, dass mögliche Problematiken und Hindernisse frühzeitig in die Konzeptionierung miteinfließen und Lösungen entwickelt werden können. Zudem ermöglicht der ganzheitliche Anspruch der Studie die verschiedenen Reisebusformen zu berücksichtigen, die unterschiedliche Bedarfe für eine effizientere Verkehrsgestaltung und folglich der Einsparung von Co2 haben.

Abschnitt zu den assoziierten Partnern und deren Bedeutung?

Risiken

Anwohner

o Lärm: Belastung durch laufende Motoren und laute Tourist*innen

o „Flächenverschwendung“ für Reisebusse

Einschränkung der Lebensqualität

Credos: Not in my Backyard und Sankt-Florian-Prinzip

Kaum Daten→ Alternative Synthetische Daten

Datenschutz

Umsetzungsproblematik: Fehlende Flächen→

9 Zeitplan

geplanter Beginn	01.10.2020	voraussichtliches Ende	31.03.2022
------------------	------------	------------------------	------------

10 Ausgabenschätzung

Geschätzte Ausgaben des gesamten Projektes und Finanzierung in EUR

BENE-Ausgaben (beantragte förderfähige Ausgaben)	###.000
weitere nicht förderfähige Ausgaben	###.000
Gesamtbetrag Ausgaben (inklusive nicht förderfähige Ausgaben)	###.000

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
 Alexanderstraße 7
 10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31
 E-Mail: info@bene-berlin.de
 Internet: www.berlin.de/bene

erwartete BENE-Förderung	###.000
Eigenmittel (z. B. Rücklagen)	###.000
Bankkredit	###.000
weitere Fördermittel: [ggf. hier benennen]	###.000
Sonstiges: [ggf. hier angeben]	###.000
Gesamtbetrag Finanzierung:	###.000

11 Bestätigung und Unterschrift

Datum: siehe E-Mail Unterschrift: entfällt (Verifizierung über E-Mail-Adresse Firma/Einrichtung)

Falls Sie uns zum vorliegenden Projekt noch keine Datenschutzrechtliche Einwilligungserklärung zugeschickt haben, bitten wir dies nachzuholen, da sonst eine sachgerechte Bearbeitung Ihres Projekts nicht möglich ist und die Einstellung der Projektbearbeitung zur Folge haben kann.

Das Formular können Sie sich hier herunterladen:

<https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/foerderprogramme/bene/downloads/>

Anlagen

1. Geben Sie hier die Bezeichnung der Anlage ein. Wenn Sie mehrere Anlagen aufführen möchten, dann bitte ein weiteres Feld mit „+“ rechts neben dem Feld erstellen.
2. Geben Sie hier die Bezeichnung der Anlage ein. Wenn Sie mehrere Anlagen aufführen möchten, dann bitte ein weiteres Feld mit „+“ rechts neben dem Feld erstellen.

Anlage:

Im folgenden werden die einzelnen Arbeitspakete noch einmal detailliert aufgelistet:

~~1. Arbeitspakete – Ist-Situation erheben~~**~~Problemdefinition und Datenerhebung~~**

~~Fehlende Datengrundlage im Reisebusverkehr und deren Tourist*innen~~

~~e-Formen der Besuche:~~

~~Tagestourist*innen~~

Projektskizze

B. & S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH
Alexanderstraße 7
10178 Berlin

Tel.: 030/39042-46 / Fax: 030/39042-31

E-Mail: info@bene-berlin.de

Internet: www.berlin.de/bene

~~Mehrere Tage bleibende Tourist*innen~~

~~Messe- und Kongresstourist*innen~~

~~o Unterschiedlicher Reisebusverkehr~~

- ~~● Der Bus als Anreise-Verkehrsmittel~~
- ~~● Viele Tagestouristinnen und -touristen kommen anlässlich einer Stadtbesichtigung oder eines Events mit dem Bus.~~
- ~~● Stadtrundfahrten sind Teil des Reisebusverkehrs in Berlin~~
- ~~● Busse werden für Transfer Fahrten, wie zum Beispiel Flughafen – Hotel, eingesetzt.~~