



Reisebusstrategie für Berlin

Workshop - Transdisziplinäre Forschung

Im Rahmen des Projektes „Neue Urbane Agenda Berlin“

Luisa Arndt
Marcel Hoß
Projekt „Neue Urbane Agenda Berlin“
Strategisches Projekt Transdisziplinarität
Büro der Ersten Vizepräsidentin
Ressort Forschung, Berufungsstrategie & Transfer

Workshopdurchführung:

Dr. Sören Stange
Servicebereich Forschung
TU-Dialogplattform

Teilnehmer*innen

Prof. Dr. -Ing. Thomas Richter	TU Berlin, Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb
Dr.-Ing. Ihab Kaddoura,	TU Berlin, Fachgebiet Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik
Horst Wohlfarth von Alm	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung, Zentraler Bereich
S. Seidel	Bezirksamt Mitte von Berlin, Abteilung Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünfläche, Straßen- und Grünflächenamt
Dr. Lutz Kaden	IHK- Industrie- und Handelskammer Berlin
Nina Jaschke	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.
Gerd Bretschneider	Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.
Dr. Ing. Stefan Lehmkuhler	Changing Cities e. V.

Ausgangslage

Im Projekt „Neue Urbane Agenda Berlin“ wurde im Rahmen des Dialogs „Tourismus“ unter Beteiligung verschiedener Stakeholder aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft die Thematik „Tourismus und Mobilität“ erörtert. Im Bereich des Reisebusverkehrs wurde neben der Herausforderung einer wachsenden Touristenzahl der Mangel eines fehlenden, ganzheitlichen Reisebuskonzepts für Berlin mit dem Ziel der Einschränkung von Schadstoff-, Lärm und Flächenbelastung deutlich. Es wurde festgestellt, dass die Neuorganisation des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt sinnvoll ist.

Gegenwärtig existieren einzelne und über die Stadt verteilte Reisebusparkplätze, allerdings ohne Buchungssystem, wie es bereits in anderen Städten 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.

Resonanz zur Vorstellung der Projektidee

Nach der Vorstellung des Projektvorhabens durch das Neue Urbane Agenda Berlin Team und einer Präsentation von Prof. Richter wurde in einer ersten Runde Feedback von den Teilnehmern des Workshops gesammelt. Hierbei wurde deutlich, dass einem möglichen Projektvorhaben eine detaillierte Problemanalyse vorausgehen muss um ein gemeinsames Verständnis des Forschungsgegenstands zu erlangen. Hierzu müssten verschiedene Formen des Busverkehrs differenziert werden um korrespondierende Steuerungsmöglichkeiten zu identifizieren. Unter den Workshop Teilnehmern herrschte Einigkeit darüber, dass nicht der Reisebusverkehr als solcher, sondern vielmehr ineffektive Betriebsstrukturen wie z.B. unnötige Fahrten bei der Parkplatzsuche das zentrale Problem darstellen. Außerdem sei es wichtig, eine ganzheitliche Perspektive einzunehmen, die sowohl wirtschaftliche als auch zivile Interessen miteinbeziehe.

Zieldefinitionen

Um ein gemeinsames Verständnis der Zieldefinitionen zu erlangen, wurde in einem ersten Schritt ein Arbeitsszenario gewählt, in dem sich die Workshop Teilnehmer auf eine fiktive Zeitreise in die zukünftige Gegenwart des Jahres 2025 begeben sollten. Das beschriebene Szenario sah vor, dass es dank bestmöglicher Kooperation aller Stakeholder in einem gemeinsamen Projekt gelungen sei, die Reisebus-Situation in Berlin optimal zu lösen. Auf Basis dieses Szenarios sollten die Teilnehmer anhand von Stichpunkten beschreiben wie eine solche Lösung ihrer Meinung nach aussähe.

Wie sähe eine ideale Lösung aus?

- Ausreichend nutzbare Stellplätze stehen an den Zielorten für Reisebusse zur Verfügung in den benötigten Zeitfenstern, ausgewiesene Stellplätze bestimmt anhand einer belastbaren Datenbasis
- App-basierte Lösung für das Buchen von Parkplätzen. Das System soll Busfahrer nicht überfordern. Entlastung der Busfahrer da sie wissen wann und wo sie halten können.
- Für Busse vorbehaltene Flächen werden zuverlässig von Fehlnutzung freigehalten
- Für Heizung/Klimaanlage muss kein Dieselmotor mehr laufen (Strombereitstellung und Technik für externe Versorgung im Bus vorhanden)
- Einführung einer City Maut
- Großteil der Reisebusse ist elektrisch betrieben
- Mehr Akzeptanz von Intermodalität unter Touristen
- Festlegung von Flächenwertigkeit (Monetär)
- Öffentliche Flächen werden nicht an Reisebusse „verschenkt“
- Weniger Pkws, wobei die neuen Flächen für Busse genutzt werden
- Einführung eines Haltestellenkatalogs für Hop-on-Hop-off- Busse
- Verantwortung für den Reisebusverkehr liegt bei den Destinationen
- Zentrale Parkplätze für Reisebusse
- Reisebusstrategie verankert im Mobilitätsgesetz
- Managementsystem für Verkehr
- Veränderung des Busimages → Einstellungsänderung der Menschen und Erkenntnis, dass Busse nachhaltige Fortbewegungsmittel (CO₂ Personenkilometer) sind
- Höhere Akzeptanz von Reisebussen dank klarer Raumaufteilung
- Keine Verlagerung des Problems in andere Stadtteile durch „Insellösungen“
- Autofreie bzw. -arme Stadt
 - Flächen frei von MIV
 - Shared Space

Erfolgsgaranten

- Zusammenarbeit der verschiedenen Stakeholder
- Rechtliche Implementierung
- Detaillierte Problemanalyse
- Abgestimmtes Zielbild
- Innovatives Zielbild → Veränderungen sollen möglich sein
 - Evaluation nach bestimmten Zeitpunkt notwendig und wenn nötig eine Neuausrichtung
- Regulierung
- Politischer Wille bei der Umsetzung
- Berlin als Touristenziel weiter beliebt
- Tracking

Probleme und Hindernisse

- Polyzentrische Struktur Berlins und Fragmentierung entlang der Bezirke
- Steuerungselement
 - Was soll gesteuert werden?
 - Wie soll gesteuert werden?
 - Wer steuert (Zuständigkeit)?

Hierbei wurde zu bedenken gegeben, dass das Land Berlin wenig Einfluss auf den Reisebusverkehr habe, da diese privatwirtschaftlich organisiert ist. Darüber hinaus gäbe es teilweise wenig Einflussmöglichkeiten für das Land Berlin, da es sich oft um Bundesgesetze handelt.

- Anwohner
 - Lärm: Belastung durch laufende Motoren und laute Tourist*innen
 - „Flächenverschwendung“ für Reisebusse
- ➔ Einschränkung der Lebensqualität
- ➔ Credos: Not in my Backyard und Sankt-Florian-Prinzip
- Fehlende Datengrundlage im Reisebusverkehr und deren Tourist*innen
 - Formen der Besuche:
 - Tagestourist*innen
 - Mehrere Tage bleibende Tourist*innen
 - Messe- und Kongresstourist*innen
 - Unterschiedlicher Reisebusverkehr
 - Bustransport innerhalb der Stadt
 - Busse und Reisende von Außerhalb
- Verlagerungsstrategien auf anliegende Gebiete
- Terminalkonzept als Lösung für Berlin
 - P+R funktioniert aus zwei Gründen nicht:
 - Polyzentrale Struktur Berlins
 - Flächenknappheit
- Parkraumdetektion: technische Lösungen nicht direkt verfügbar
- Einhaltung von Vorgaben zur Parkplatznutzung bedarf Personal (Ordnungsamt) welches bereits knapp ist.

Instrumente

- ➔ Gebühren: Wie sähe eine geeignete Steuerung durch Gebühren aus?
- Problematik der Findung von Abstellfläche aufgrund von Flächenknappheit
 - Private Flächen werden eher bebaut
 - Öffentliche Flächen können zwar bepreist werden, jedoch nicht im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung
- ➔ Apps zur Koordination
 - Was genau ist das Ziel der App?

Stationenarbeit

Im Rahmen einer Stationenarbeit skizzierten die Workshop Teilnehmer sowohl kurz- als auch langfristige Lösungsmöglichkeiten für vier Teilaspekte der übergeordneten Problemstellung. Darüber hinaus wurde an den jeweiligen Stationen formuliert, welche Rolle die Wissenschaft bzw. die Politik/ Verwaltung bei der Lösung des jeweiligen Teilaspekts des Problems einnehmen sollte. Anschließend wurden die Ergebnisse der Stationenarbeit ausgewertet. Hierzu hatten die Workshop Teilnehmenden

die Möglichkeit, einzelne Vorschläge aus den jeweiligen Stationen als besonders wichtig zu identifizieren. Die Vorschläge mit der höchsten Zustimmung wurden anschließend zusammen besprochen. Im Folgenden finden sich die wichtigsten Vorschläge aus den einzelnen Stationen zusammengefasst.

Station 1 - Hindernisse: Unklare Möglichkeiten der Steuerung durch Preise (Zielt ab auf eine Verhaltensänderung)

- Systematische Analyse des Reisebusverkehrs
- Einführung einer Bepreisung (bzw. Weiterentwicklung bestehender Steuern)
- Differenzierung zwischen Verkehrsarten (Anmietverkehr in Berlin/ Zufahrt von außen)

Station 2 - Hindernisse: Schwierige räumliche und technologische Bedingungen der Umsetzung

- Abstellflächen für Busse gegenüber MIV privilegieren
- Eine zentrale digitale Lösung mit verschiedenen Tools
 - Wer wären die Betreiber?
 - Welchen Nutzen hätte die App?
 - Steuerung
 - Hilfefunktion
 - Ect.
 - Frage nach dem zuständigen Gebiet kam auf. Eine einheitliche europäische Lösung ist derzeit nicht möglich. Bei einer App ausschließlich für Berlin wurden Bedenken geäußert, dass Busfahrer mit einer Fragmentierung durch lokale Einzellösungen überfordert sein könnten.
 - Welche Bedingungen für eine App am Beispiel Berlin wären nötig?
- Technische Umsetzbarkeit finden

Station 3 - Hindernisse: Fehlende Analyse (Mangel an Daten)

- Nutzung innovativer Datenquellen, z.B. mobilfunkbasierte Bewegungsdaten
- Besseres Verständnis des Nutzungsverhaltens von Bustouristen
 - Was ist zumutbar?
 - Wie schafft man Anreize?
- Erfassung des Reisebusaufkommens an Hotels und an Sehenswürdigkeiten im Zeitverlauf
→ Monitoring

Station 4 - Hindernisse: Unklare, fehlende Möglichkeiten der politischen Steuerung

- Grundlage für Datenerhebung
- Monitoring des Bedarfs räumlich, zeitlich, quantitativ
- Daten und Fakten sammeln
- Vorschläge und Szenarien entwickeln
- Vernetzung von Akteuren für einen Dialog
- Ergebnis sollte folgendes enthalten:
 - Wirkungsanalyse → CO₂ – Einsparungen
 - Empfehlungen abgeben
 - Aussagemöglichkeiten

Interpretation der Ergebnisse

Das Projektvorhaben der Neuorganisation des Reisebusverkehrs in Berlin erweist sich als eine vielschichtige Aufgabe. Zum einen ist eine genaue Definition von Reisebusverkehr schwierig, da unterschiedliche Organisationsformen und Touristenarten (Tages-, Kongresstouristen bzw. Touristen für mehrere Tage) existieren. Zum anderen kommen die Belange der Berliner Stadtgesellschaft hinzu, die sich über Lärm- und Luftverschmutzung beschweren. Für die Neuorganisation des Reisebusverkehrs bedarf es daher zunächst einer eindeutigen Problemdefinition, um die Adressaten einer Neuorganisation klar zu definieren. Für diese ist der Mangel an verfügbaren, verlässlichen Daten zum Reisebusverkehr ein zentrales Problem. Zudem müssen die verschiedenen Bedarfe für die Berliner Stadtgesellschaft, der Reisebusunternehmen- sowie Reisebusfahrer*innen als auch der, der Tourist*innen an sich ermittelt werden um gegenseitige Interessen bedarfsgerecht abzuwägen. Die Erhebung solcher Daten sowie deren systematische Auswertung ist deshalb eine zentrale Voraussetzung um eine Neuorganisation zu ermöglichen.

Im Zuge dessen muss geklärt werden, welche Daten erhoben werden müssen und welche Datenerhebungsmethoden hierfür verwendet werden können.

Mittels der Eingabe der Daten in eine Simulation, welche verschiedene Formen der Organisation des Berliner Reisebusverkehrs darstellt, sollen potentielle Einsparung von CO₂- Emissionen aufgezeigt werden. Eine solche Simulation soll Maßnahmen für eine effizientere Gestaltung des Transportes von Touristen für Busunternehmer identifizieren und prüfen. Auf Basis der Simulationsergebnisse sollen anschließend geeignete Routen, Parkplätze und Drop-Off Points identifiziert und entsprechend ausgewiesen werden. Aus den Simulationsergebnisse können somit entsprechende Handlungsempfehlungen für die Senats- und Bezirksverwaltung abgeleitet werden.

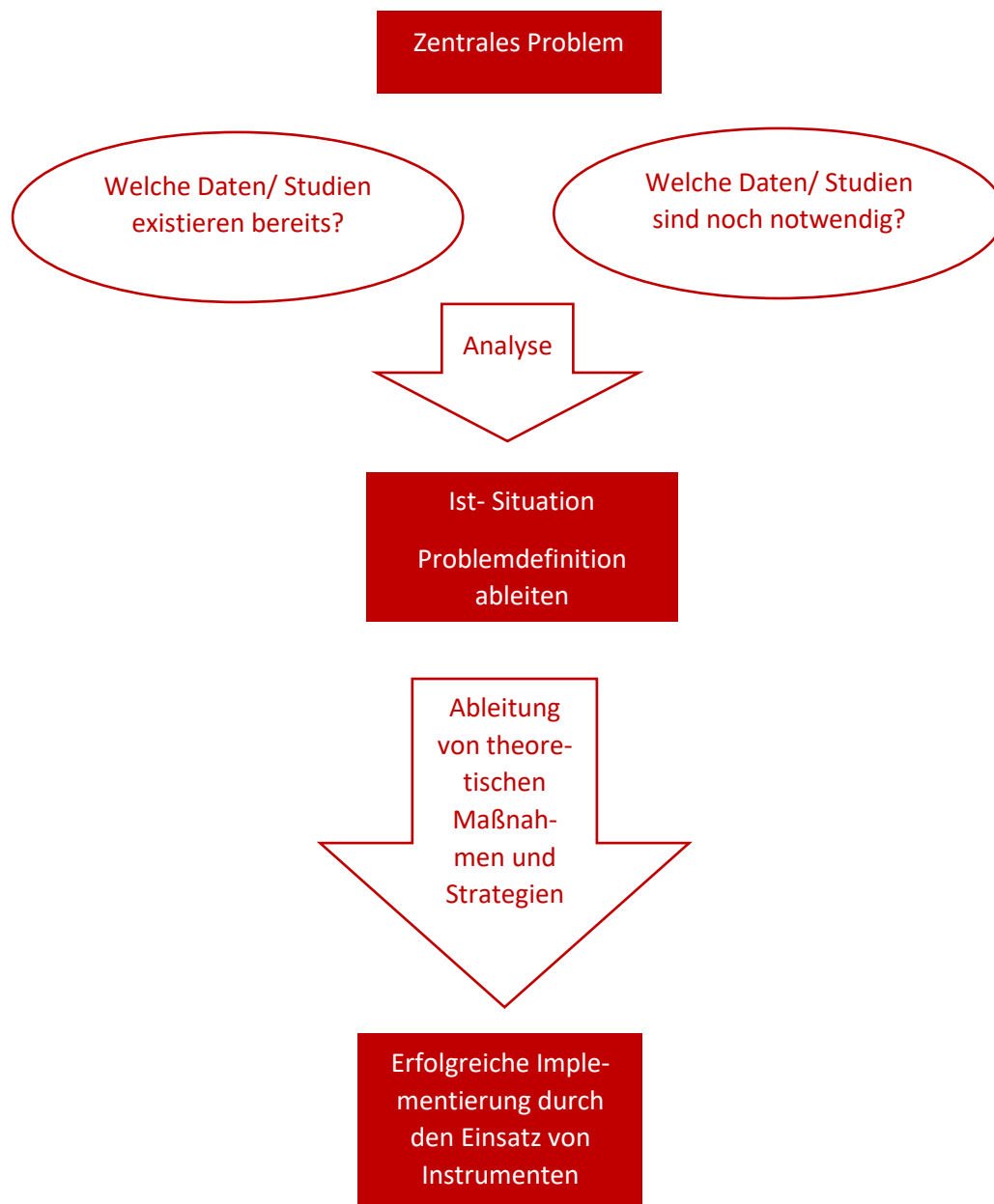
Über das Projektvorhaben einer Simulation hinaus wurde die Klärung der behördlichen Verantwortlichkeit sowie die Notwendigkeit von rechtlichen Veränderungen genannt. Letzteres ist insbesondere für das Instrument der Bepreisung notwendig. Eine Differenzierung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wurde im Kontext der Bepreisung als Notwendigkeit identifiziert. Als Möglichkeiten der Gebührenerhebung wurde zum einen die Bepreisung von Parkraum zum anderen die Einführung einer City-Maut genannt.

Förderung

Es soll eine Förderung im Rahmen des Berliner Programmes für Nachhaltige Entwicklung (BENE) unter dem Förderschwerpunkt 5 „Forschung | Studien“ bewirkt werden. Dieses hat die Verringerung von CO₂- Emissionen sowie der Entwicklung von berlinbezogenen Strategien „in Form von Studien und Konzepten sowie die Durchführung angewandter Forschungsvorhaben inkl. Demonstrations- und Pilotvorhaben“ (Quelle: BENE- Förderschwerpunkt 5) zum Ziel. Für das zweistufige Antragsverfahren wird in erster Instanz eine Projektskizze erarbeitet. Im Falle einer erfolgreichen Prüfung soll ein Vollantrag erarbeitet werden.

Aufgrund des Projektendes der „Neuen Urbanen Agenda Berlin“ am 31.03.2020 ist die Erstellung der Projektskizze bis dahin sinnvoll. Im Anschluss danach werden die involvierten TU Wissenschaftler die Weiterführung des Projektes übernehmen.

Vorgehen



Beteiligung externer Projektpartner

Alle Beteiligten des Workshops zeigten eine grundsätzliche Bereitschaft, sich unterstützend in das Projektvorhaben einzubringen und diesen Beitrag in Form eines Letter of Intent (LOI) zu verschriftlichen. Dabei gaben die Beteiligten an, u.a. wie folgt ihre Unterstützung einzubringen:

IHK: Ansprache und Befragung von Mitgliedern, Unterstützung durch fachliche Expertise

Fuhrgewerbe Innung BB: Ansprache und Befragung von Mitgliedern mit Hinblick auf Datengewinnung, Kontaktvermittlung

BDO: Ansprache und Befragung von Busunternehmen zur Datengewinnung, Kontaktvermittlung, Bereitstellung von in Auftrag gegebenen Studien zur Auswirkung von Reisebuskonzepten in anderen Städten z.B. Dresden (Übertragbarkeit schwierig)

Senat: Generelle fachliche Unterstützung, Unterstützung bei der Schaffung der Datengrundlage, Vernetzung mit dem Forschungsbereich der Senatsverwaltung, Kontaktvermittlung

Bezirksamt Mitte: Rücksprache nötig

Changing Cities: Know-how Transfer, Aussicht auf Kampagnen Unterstützung in der Umsetzung im Anschluss an das Projekt.

Nennung weiterer potentieller Partner

VIZ Verkehrssteuerung

VDA, VDIW (eher fraglich)

BMVI

BAS: Forschung für Verkehrsministerium

HERE: Rating Systeme. Datengrundlage.

Hägele; Neue Abteilung für Verkehrsmanagement SEN UVK

Transkription der Poster

1. Resonanz zur Vorstellung der Projektidee: Offene Punkte & Hinweise der WS Teilnehmer

- genauere Problemanalyse -> Steuerungsmöglichkeiten
- nicht beim Bus ansetzen, sondern dahinter schauen: Betriebsstrukturen
- Museumsbesuch zu kurz für dezentrales Parken
- Hotels in Innenstadt müssen angefahren werden
- Bus ist nicht das Problem, sondern das unnötige Rumpfahen z.T. Parkplatzsuche
- Es gibt nicht den Reisebusverkehr (verschiedene Formen)
- Buchungssystem im öfftl. Verkehr rechtlich nicht möglich
- Bus auf Straße letztes Glied in der Kette
- Perspektive: gesamtwirtschaftliche Sicht von Berlin
- Reisebusgäste begrüßenswert für Berlin aus wirtschaftlicher Perspektive

2. Zeitreise

2.1. Reisebusituation in Berlin in 2025

- ausreichend nutzbare Stellplätze stehen an den Zielorten für Reisebusse zur Verfügung in den benötigten Zeitfenstern
- Für Busse vorbehaltene Flächen werden zuverlässig von Fehlnutzung freigehalten
- Für Heizung/Klimaanlage muss kein Dieselmotor mehr laufen (Strombereitstellung und Technik für externe Versorgung im Bus vorhanden)
- keine kleinen „Einzelpoints“, Raus aus den Wohngebieten
- die Ü70 Generation öffnet sich innovativen Mobilitätsangeboten (Intermodalität) & ÖPNV etc.
- der Großteil der Reisebusse fährt elektrisch
- eine fast autofreie Innenstadt schafft neue Möglichkeiten
- Reisebusse haben zugewiesene Haltestellen mit Time-slots
- Autofreie/arme Innenstadt, geringe Geschwindigkeit, Shared Space unter den Linden
- Sightseeing Busse werden in Frage gestellt
- Flächen in der Innenstadt haben einen Wert und werden bepreist
- Fokus Verantwortung:
 - Eigenverantwortung der Destinationen
 - Touristen Reisebusse
 - Transportgewerbe
- Fokus Steuerungsmöglichkeiten:

- Rechtsrahmen STVO
 - City Maut
 - Finanzierung
 - Fokus Flächen
 - Öffentliche Flächen, Parken?
 - lokales/stadtweites Thema
 - belastbare Datenbasis
 - konkrete Problemanalyse (räumlich, zeitlich)
 - Verankerung im Mobilitätsgesetz
 - Einigkeit in der Stadt über die positiven Effekte der Effizienz des Verkehrsträgers
 - Weniger Lärmbelastung für Anwohner
 - eine sinnvolle Anreizsetzung (und/oder Regulierung)
 - Zielgruppenorientierte Kommunikation
 - Berlins Bedeutung als Messe- und Kongressstadt ist gewachsen -> mehr Reisebusse
 - Antriebsalternativen zum Diesel (Gas, Brennstoffzelle) finden allmählich Einzug in den Markt
 - Sozialvorschriften für das Fahrpersonal sind noch komplizierter geworden und engen den operativen Spielraum weiter ein
 - Stadtrundfahrten nutzen die nach Haltestellenkatalog (FGI, IHK) eingerichteten Haltestellen
 - Es gibt noch (private) Bus/Reiseunternehmen
 - Attraktivität Berlins konnte bewahrt werden
 - Bewusstsein der Touristen, dass Verkehrsberuhigung ein Vorteil ist und das Fußwege nicht schlimm sind
 - politischer Wille zur autofreien (armen) Innenstadt
- Einfach App-basierte Lösungen für das Buchen von Parkplätzen
- Innenstadt hat buchbare Langzeitabstellplätze
 - Effizientere Abwicklung von Touristen (Co2, Raum, Lärm)
 - Changing Cities Zentral Konzept ist realisiert
 - City Maut ist vorbereitet
 - Management Plattform (Jelbi für Berlin + Deutschland)
 - Image des Busses in den Köpfen der Menschen Positiv (Co2 Personenkilometer)
 - „Logisches“ Wegeleitsystem mit zentralen Abstellmöglichkeiten
 - Einheitliches System für alle Reisebusse
 - Bereitstellung von Service Infrastruktur z.B. durch Lade-stationen

- Mehr Touristen entscheiden sich für Bus. Koordinierter Zugang zu Stadt. Einschränkung des MIV.
- Verbesserte Koordination: Busfahrer wissen wann sie wo halten können
- Entlastung des Raumes
- Rechtliche Änderungen wurden vorgenommen
- Mediation zwischen Verkehrsteilnehmern
- Höhere Akzeptanz von Reisebussen dank klarer Raumaufteilung und Einhaltung
- Rechtliche Rahmenbedingungen sind offeriert und kommuniziert.
- Tracking
- Bepreisung

2.2. Um zu der skizzierten Lösung für die Reisebus-Situation zu kommen, welche Hindernisse wurden überwunden?

- Unterscheidung Tages-/ Übernachtungsgäste wichtig für Lösung
 - Reisebus-Touristen
 - Messebesucher
 - Europarundreisen
 - > unterschiedliche Ansprechpartner
- Heterogenität der Verkehrslage
- fehlende Datenanalyse

Preis als wesentliches Steuerungsinstrument für Verkehr

- Wir reden beim Thema Reisebus nicht nur über Touristen
- Thema der Verantwortung
- Fehlende Steuerungsmöglichkeiten -> oft Bundesgesetze
- Wenig Einflussmöglichkeiten von Land Berlin
- Wer steuert (Zuständigkeit)
- Preise für Parkplätze öffentlich oder privat?
- Terminalkonzept als einziges mögliches Konzept für Berlin
- Polyzentrische Struktur mit großen Straßen (Profil Berlin)
- Sichtbar-werden der Sehenswürdigkeiten, Bewusstsein dafür
- St-Florians-Prinzip bei den Bezirken
- Anwohner fühlen sich gestört, Lärm, Gestank, Rollkoffer
- Wie Instrument schärfen?
- Es fehlen große Flächen in der Stadt

- Problem der durchmischten Stadt -> überall auch Anwohner
- Konzepte für Reisebusse in anderen Städten funktionieren teils nicht. Bepreisung wird auf Gäste umgelegt.
- Mailand: Busse fahren nicht mehr in die Innenstadt (zu teuer) stattdessen Umstieg auf kleine Sprinter-Busse
- Kaum Bereitschaft zur Verhaltensänderung
- Was wäre der Preis der zu Verhaltensänderung führt?

3. Stationen-Arbeit

Station 1 (Hindernisse): Unklare Möglichkeiten der Steuerung durch Preise / Verhaltensänderung

Was sind Ihre Ideen für eine kurzfristige Übergangslösung?

- Klärung der Ziele des Steuerns
- Busse in Parkraumbewirtschaftung einbeziehen
- Unterschiede bei der Bepreisung von PKW & Reisebus
- Feinstaub/CO2 Bepreisung
- höhere Parkgebühren für PKW & Busse

Was sollte die Politik/Verwaltung tun?

- Bepreisung? Ja? Busse sollten anders behandelt werden, Lenkung von PKW zu Bus.
- Auf die Wissenschaft zugehen. Offenheit für Inputs seitens der Wissenschaft.
- Öffnungsklauseln auf Bundesebene

Was sind Ihre Ideen für eine langfristige Lösung

- Vollständige Buchung der Reisekosten incl. Ein- und Ausstieg + Parken mit Bepreisung
- keine Kostenfreien Halte/Parkplätze innenstadtnah
- dezentrale bewirtschaftete Stellplätze
- unkompliziertes System; aber auch an die verschiedenen Bedürfnisse orientiert

Was sollte die Wissenschaft tun?

- Sensitivitätsanalyse
- Preisansätze finden
- Durchführung quantitative/ modell-basierter Studien für verschiedene Preiskonzepte
- Quantitative Verhaltensforschung
- Quantifizierung des Werts von Parkraum

Station 2 (Hindernisse): Schwierige räumliche und technologische Bedingungen der Umsetzung

Was sind Ihre Ideen für eine kurzfristige Übergangslösung?

- Einführung von digitalen Tools (Ausweisung Parkraum, Bepreisung, Buchung)
- Bessere Überwachung der vorhandenen Stellflächen
- Mit Bus-Parkständen die Zahl der PKW-Park-Stände reduzieren -> autoärmere Innenstadt
- Flächen Suchen, Mischnutzung erwägen

Was sollte die Politik/Verwaltung tun?

- Zusammenarbeit mit allen Akteuren auf Augenhöhe

Was sind Ihre Ideen für eine langfristige Lösung

- Nutzung freiwerdenden Straßenraums
- Vermietung (kurzfristig) auf größeren Flächen
- Koordination mit Bus-herstellern: Notwendigkeit von Aggregaten zur externen Stromversorgung
- Technik: marktfähige Antriebsalternative zum Diesel
- Einführung eines zentralen Managementsystems
- Parkhaus-Busterminals
- Mit Busherstellern zusammenarbeiten
- Einführung eines zentralen Managementsystems
- Touristische Hot Spots erhalten bedarfsgerechte Businfrastruktur
- Datenerfassung der Reisebusse in der Stadt
- Tracking: wer ist wo? -> Steuerung
- Stadtrundfahrten nur elektrische erlauben; Routen in Frage stellen

Was sollte die Wissenschaft tun?

- Identifizierung von Stellflächen/ Drop-Off Points -> Effizienz
- Praxistauglich von Lösungsvorschlägen überprüfen.

Station 3 (Hindernisse): Fehlende Analysen/Fehlende Daten. Wie und welche Daten bekommen?

Was sind Ihre Ideen für eine kurzfristige Übergangslösung?

- Kooperation mit VisitBerlin Mobilitätsdaten von Touristen
- Vom Angebot ausgehen (Raum, Politischer Wille)
- Kooperation mit Reisebusunternehmen
- Befragung durchführen
- Das Thema vertiefen (Forschung)
- Bedarfsanalysen (Verschiedene Akteure: Wirtschaft vor Ort)

Was sollte die Politik/Verwaltung tun?

- Bereitstellung von bereits vorhandenem Wissen/Daten
- Handydaten anonymisiert nutzen
- VisitBerlin eng einbinden

Was sind Ihre Ideen für eine langfristige Lösung?

- Akkurates Simulationsmodell basierend auf verlässlichen Daten, welches verschiedene Verkehrsplanerische Szenarien modelliert und Planung erleichtert.

Was sollte die Wissenschaft tun?

- Daten systematische zusammentragen und analysieren
- Abfragen bei Messe- und Kongressveranstaltungen zu Programmen und Fahrten
- Daten bei Anbietern von Navigationslösungen abfragen
- Analyse: welche Daten werden benötigt?
- Anfahrtswege ermitteln

Station 4 (Hindernisse): Unklare, fehlende Möglichkeiten der politischen Steuerung

Was sind Ihre Ideen für eine kurzfristige Übergangslösung?

- Zieldefinition in StepMove
- Mehr Anwohnerparkzonen (S-Bahn Ring)
- Ausweisung von Parkständen für Busse an Zielorten
- Verstärkte Kontrolle von Verboten und Regeln
- Lärm-, Luft- und Raumbelastung reduzieren: Zieldefinition klären

Was sollte die Wissenschaft tun?

- Rechtliche Rahmenbedingungen prüfen / auf zu verändernde rechtliche Rahmenbedingungen hinweisen

Was sind Ihre Ideen für eine langfristige Lösung

- autofrei/arme Innenstadt
- digitale Buchungsplattform und digitale Überwachung der Nutzung von Parkständen
- Gesetzliche Regelungen bzw. Verankerung gesetzliche Regularien
- Ständiger Dialog mit den Bauunternehmen

Was sollte die Politik/Verwaltung tun?

- nicht aufgeben & sich Hilfe/Beratung einholen
- Vorantreiben der Klimaneutralen Stadt/ Verkehrswende
- Koordination von baulichen Maßnahmen und Verkehrssteuern

- Zieldefinition
- Thema ernstnehmen, Verantwortlichkeiten definieren, Detektion einführen

4. Auswertung Stationenarbeit: Vorschläge mit der höchsten Übereinstimmung zwischen Workshop Teilnehmern

Station 1:

- Analyse des Reisbusverkehrs.
- Einführung einer Bepreisung (bzw. Weiterentwicklung bestehender Steuern)
- Differenzierung zwischen Verkehrsarten (Anwohnerverkehr/ Zufahrten von außen)

Station 2:

- Abstellflächen für Busse gegenüber MIV privilegieren
- Eine zentrale Lösung mit verschiedenen Tools (Vermeidung von Insellösungen)
- Technische Umsetzbarkeit finden

Station 3:

- Nutzung innovativer Datenquelle z.B. Mobilfunkbasierte Bewegungsdaten
- Besseres Verständnis Nutzungsverhalten von Bustouristen. Was ist zumutbar, wie schafft man Anreize?
- Erfassung des Reisebusaufkommens an Hotels und an Sehenswürdigkeiten im Zeitverlauf (Monitoring)

Station 4:

- Daten & Fakten sammeln; Vorschläge Szenarien entwickeln; Wirkungsanalyse CO2 etc.; Empfehlungen geben -> Grundlage für Datenerhebung; Aussagekraft
- Vernetzung von Akteuren / Forum für Dialog
- Monitoring des Bedarfs räumlich, zeitlich, quantitativ